

**ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ І.І. МЕЧНИКОВА**

Д. А. Ільченко

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ
ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ
ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ПАСАЖИРСЬКОГО
АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ**

Монографія

Херсон
Видавництво Грінь Д.С.
2017

УДК338.246.025.2:629.34

I-45

*Рекомендовано до друку Вченою радою Економіко-правового факультету
Одеського національного університету імені І.І. Мечникова
(протокол № 7 від 24 березня 2017р.)*

Рецензенти:

Масленніков Є.І. – доктор економічних наук, професор кафедри економіки та управління Одеського національного університету імені І.І. Мечникова;

Коваленко О.М. – доктор економічних наук, професор кафедри менеджменту зовнішньоекономічної та інноваційної діяльності Одеського національного політехнічного університету

Ільченко Д. А.

I-45 Теоретико-методичні засади дослідження системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу: [моногр.] / Д.А. Ільченко. – Херсон : Видавництво : Грінь Д.С., 2017. – 250 с.

ISBN

У монографії розглянуто: теоретико-методичні засади державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу; досліджено потенціал розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу України; запропоновано концептуальну підтримку державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Монографія буде корисною для докторантів, аспірантів, магістрів, науковців, керівників підприємств, які досліджують проблеми державного регулювання транспортної галузі.

ISBN

© Ільченко Д. А., 2017

ЗМІСТ

ЗМІСТ	3
ПЕРЕДМОВА	5
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	8
1.1 Соціально-економічна роль пасажирського автомобільного транспортного комплексу	8
1.2 Особливості державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу	36
1.3 Науково-методичні підходи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.....	45
РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ	66
2.1 Сегментна характеристика транспортної галузі України з урахуванням потенціалу розвитку	66
2.2 Дослідження споживачів послуг маршрутних і не маршрутних сегментів пасажирського автомобільного транспорту	85
2.3 Моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.....	119
РОЗДІЛ 3 КОНЦЕПТУАЛЬНА ПІДТРИМКА ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ	144

3.1 Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу	144
3.2 Концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу	159
3.3 Стратегічне планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу	184
ВИСНОВКИ	212
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	216
ДОДАТКИ	245

ПЕРЕДМОВА

Постійні трансформаційні процеси, у яких перебуває національне макроекономічне середовище, вимагають пошуку та формування сучасної концептуальної підтримки транспортної галузі України. Зміна векторів стратегічного розвитку макроекономічного середовища визначила, відповідно, нові орієнтири в державному інституційному регулюванні, які зумовлюють необхідність розвитку теорії та методики державного регулювання сегментної складової транспортної галузі України.

Сучасний етап ринкових перетворень у національному макроекономічному середовищі характеризується стрімко зростаючим інтересом до питань підвищення ефективності інституційного впливу на функціонування і розвиток транспортної галузі, зокрема пасажирського автомобільного транспортного комплексу та його інфраструктури.

Державна інституція через нормативно-правову та бюджетні системи має достатні можливості для державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, але, зміни, які відбуваються у макроекономічному середовищі України, обумовлюють необхідність рівноцінного державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням європейського вектору розвитку національної економіки. Втрата державою можливості прямого адміністративного керівництва пасажирським автомобільним транспортним комплексом вимагає розробки сучасної концептуальної підтримки процесу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. На сьогодні пріоритетними постають питання підвищення ефективності державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, особливо його інфраструктурного сегменту. З урахуванням зазначених аспектів, дослідження організаційно-економічних питань вдосконалення державного регулювання розвитку пасажирського

автомобільного транспортного комплексу є актуальним та необхідним завданням.

Концептуальні основи ефективності транспортної галузі та формування її потенціалу висвітлено у наукових дослідженнях О. Ананченко, О. Бабиної, А. Базилюка, М. Бідняка, Н. Бондар, В. Бондаренка, Д. Власенко, Т. Воркут, С. Іванчука, О. Кібік, В. Кислого, О. Котлубая, О. Левченко, О. Липинської, О. Ложачевської, А. Новікової, Н. Пономарьової, М. Примачова, І. Садловської, Ю. Сафонова, Є. Сича, В. Шинкаренка та інших. Деякі аспекти теоретико-методологічного фундаменту системи регулювання трансформаційних процесів в Україні відображені в працях українських науковців-управлінців: В. Апопія, М. Барни, Б. Буркинського, В. Геєця, А. Гальчинського, О. Кузьміна, Е. Кузнєцова, Н. Кусик, О. Коваленко, Є. Масленнікова, М. Меркулова, Ю. Мельника, Б. Мізюка, О. Побережець, С. Філіппової та інших.

Зважаючи на значні напрацювання вчених, зауважимо, що результати проведених досліджень не можуть повною мірою задовольнити потреби теорії і практики державного регулювання транспортної галузі України, практично відсутні розробки щодо методичних та практичних засад системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Дослідження спрямовано на розв'язання науково-прикладної проблеми, яка полягає у відсутності системного підходу в державному регулюванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що сприятиме реалізації устрою економіки відновлювального типу, та підтвердженням актуальності та практичної значущості обраного напрямку дослідження, вибору теми, її мети, завдання, змісту.

Монографія підготована на кафедрі бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту Одеського національного університету імені І.І. Мечникова відповідно до плану наукових досліджень кафедри у процесі виконання держбюджетних тем: «Дослідження інноваційного

розвитку сфери послуг: аналіз, організація, ефективність та шляхи забезпечення (номер державної реєстрації 0110U003001, 2010-2014 рр.), – запропоновано науково-методичне забезпечення державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу; «Соціальна відповідальність бізнесу та інституціональні новації» (номер державної реєстрації 0114U001555, 2014-2018 рр.), – сформовані концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу; «Формування національної моделі сталого розвитку в умовах глобальних трансформацій» (номер державної реєстрації теми 0115U003915, 2015-2017 р.), – розроблено механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу (акт впровадження № 03/03/17 від 03.03.2017 р.).

У монографії розглянуто: теоретико-методичні засади державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу; досліджено потенціал розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу України; запропоновано концептуальну підтримку державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Хочеться вірити, що запропонована монографія стане ще одним кроком у науковому вирішенні питань державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, а також вирішенню проблем ефективності формування інноваційно-інвестиційної системи в умовах європейського розвитку національної економіки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

1.1 Соціально-економічна роль пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Під час трансформаційних змін в національній економіці необхідно враховувати ступінь та можливість керованості окремих процесів при розробці соціально-економічних програм, які повинні бути адаптовані до сучасних умов господарювання, з урахуванням факторів внутрішнього та зовнішнього середовища та міжнародного досвіду.

Важливою ланкою сучасної економіки виступає транспортна галузь, яка виконує роль ланцюга між окремими сегментами національної економіки та задовольняє відповідні потреби суспільства. Крім того, національні транспортні комплекси є не тільки елементом соціально-економічних процесів, але й виступають індикатором інтеграції у міжнародну транспортну систему, що дає можливість розвитку та забезпечує стабільне економічне зростання.

Пріоритетний розвиток транспортного комплексу забезпечується за рахунок ефективних заходів щодо здійснення трансформаційних процесів в умовах адаптації до внутрішнього та міжнародного ринків.

При цьому соціальний аспект розвитку національної економіки вимагає активізації зовнішніх та внутрішніх економічних зв'язків із забезпеченням належнорівня транспортних послуг з кількісною та якісною орієнтацією, враховуючи сучасні вимоги щодо швидкості, ритмічності, законності та екологічності пасажирських перевезень, враховуючи попит та соціальний аспект.

Створення та функціонування сучасного ефективного транспортного комплексу, у тому числі пасажирського автомобільного, є важливим кроком на шляху досягнення пріоритетних показників економічного розвитку та значного підвищення інвестиційно-інноваційної активності, враховуючи фактори впливу внутрішнього та зовнішнього середовища.

Необхідно підкреслити, що саме транспорт вирішує не тільки соціальні питання, але й суттєво впливає на фінансово-господарську діяльність суб'єктів національного макроекономічного середовища, що підкреслює важливе значення транспорту та широкий спектр його можливостей.

У сучасному суспільстві та в умовах динамічних змін макроекономічного середовища, автомобільний транспорт займає лідируючу позицію у наданні відповідних послуг з перевезення пасажирів та вантажів за рахунок, перш за все, вартісної доступності та можливості проходження у важкодоступні населенні пункти.

Автомобільний транспорт представляє собою галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [4].

Тобто, основною складовою автомобільного транспорту є автомобільний транспортний засіб – колісний транспортний засіб (автобус, вантажний та легковий автомобіль, причіп, напівпричіп), який використовується для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [4].

Крім того, автомобільний транспорт є сегментною складовою єдиної транспортної системи України, структура якої згідно з діючим Законом України «Про транспорт» [5] наведена на рис. 1.1.

Саме розвинута транспортна система характеризує стан технологічного рівня, інвестиційно-інноваційну спрямованість державних та інших програм, рівень соціалізації та екологічності транспортних послуг.

Згідно наведеної структури транспортна система поділяється на п'ять секторів, а саме: транспорт загального користування, промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування. В свою чергу, перший сектор поділяється на шість видів транспорту, а саме: залізничний, морський, річковий, автомобільний, авіаційний та міський електротранспорт, у тому числі метрополітен.

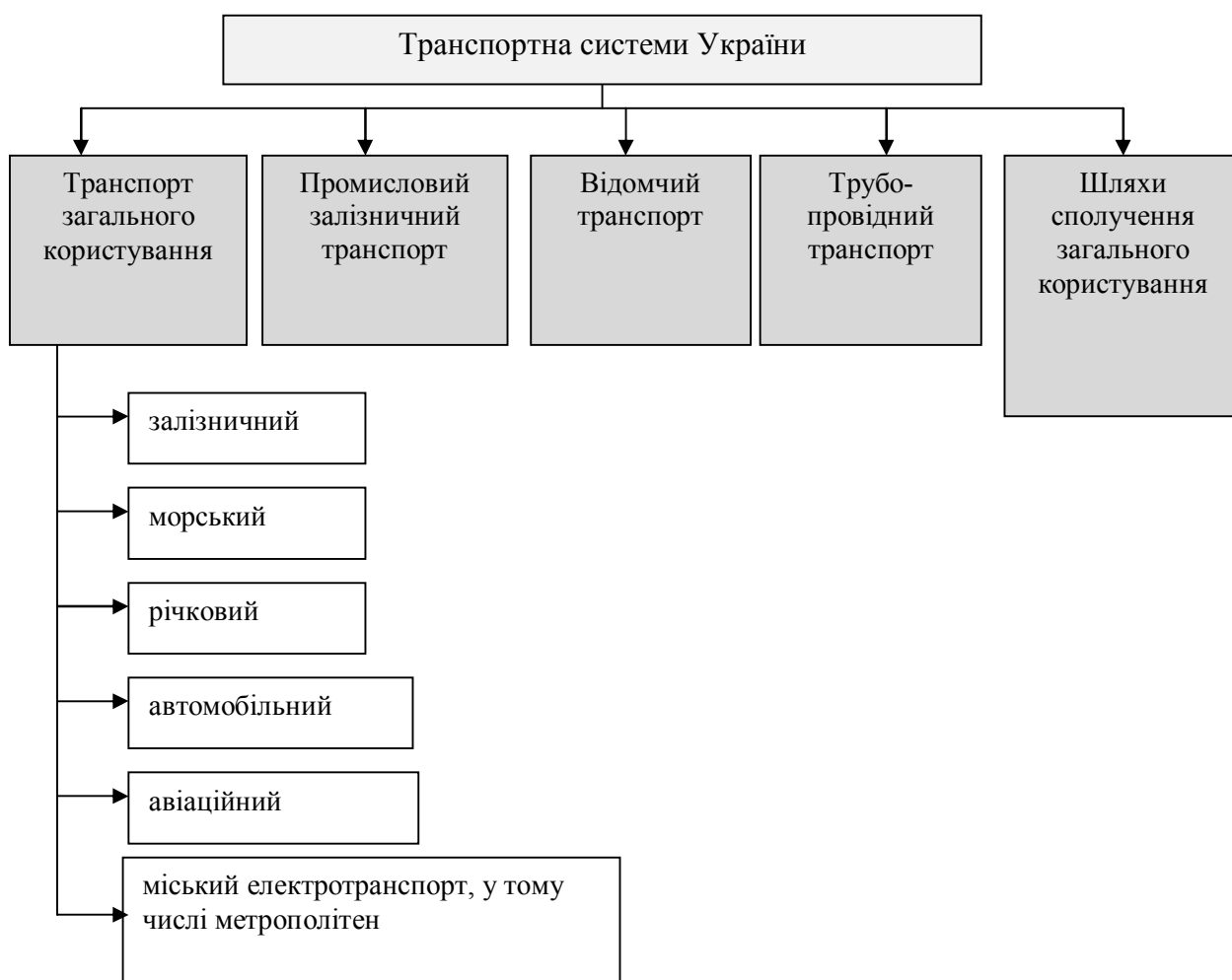


Рис. 1.1. Структура транспортної системи України

Класифікація транспортної системи України згідно організаційно-функціональної характеристики транспортної системи, на підставі Закону України «Про транспорт», представлена на рис. 1.2.

Представлена класифікація транспортної системи України дає можливість відокремити взаємозв'язки між окремими видами транспорту та видами перевезень, враховуючи діючі організаційно-функціональні параметри. Крім того, важливим елементом ефективного функціонування транспортної системи України є раціональне використання трудових, фінансових та матеріальних ресурсів на мікро-, мезо- і макрорівнях.

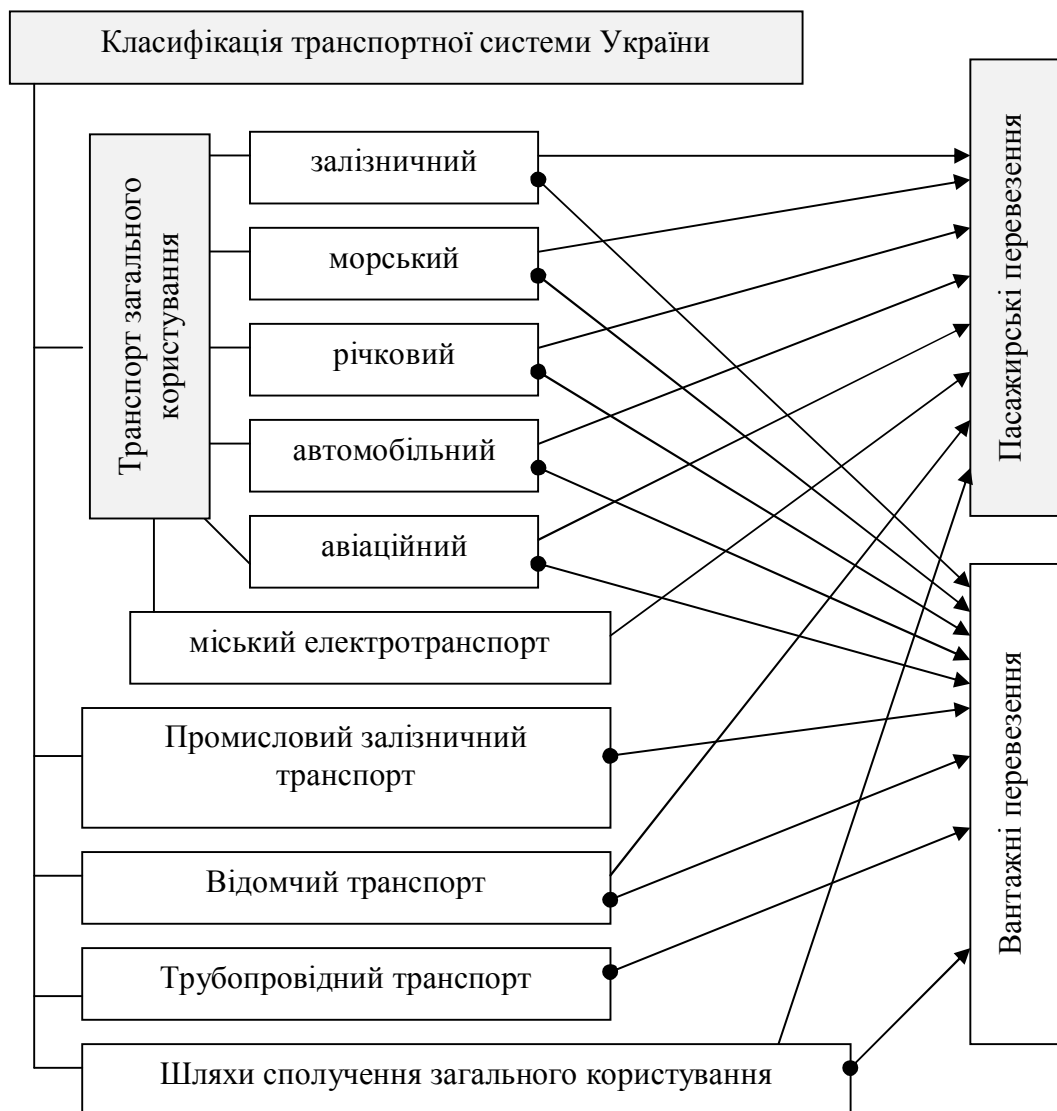


Рис. 1.2. Класифікація транспортної системи України згідно організаційно-функціональної характеристики

Слід зауважити, головним фактором повного задоволення соціальних потреб населення та створення передумов для розвитку

господарського комплексу є саме розвинена сучасна транспортна система.

Пасажирський транспорт – різновид транспорту, який об'єднує масовий суспільний транспорт, що перевозить пасажирів за визначеними маршрутами і який підрозділяється на:

- вуличний (трамвай, тролейбус, автобус);
- невуличний швідкисний (метрополітен, трамвай, монорейкова дорога тощо);
- легковий автомобільний транспорт (таксомотори, відомчі і особисті автомобілі);
- двоколісний транспорт (мотоцикли, моторолери, мопеди і велосипеди);
- водний транспорт (річковий «трамвай», моторні і гребкові човни, поромні переправи);
- повітряний транспорт [93].

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту [5].

У свою чергу пасажирський автомобільний транспорт є невід'ємною складовою та важливим сегментом автомобільного транспорту України, виконуючи при цьому окремі соціальні-економічні функції в державі.

Серед основних переваг пасажирського автомобільного транспорту виділяють:

- високу ступінь маневреності та швидкість пересування;
- значну незалежність від природних умов;

- встановлення транспортних зв'язків на всій території міст;
- густоту автодоріг з твердим покриттям;
- комфортність та зручність перевезень;
- належну мережу інфраструктурних об'єктів;
- можливість цілодобового обслуговування пасажирів у будь-яких напрямках;
- незалежність від інших видів транспорту;
- можливість оновлення рухомого складу;
- використання експрес-маршрутів;
- швидку реакція на зміну попиту на транспортні послуги.

Але при цьому в сучасних умовах господарювання існують й незначні недоліки щодо використання пасажирського автомобільного транспорту, до яких можливо віднести: високу вартість матеріально-технічної бази щодо забезпечення функціонування та обслуговування автотранспортних засобів з урахуванням їх морального та фізичного зносу; місцями високу вартість транспортних послуг у зв'язку зі зміною собівартості, що знижує конкурентоспроможність даного виду транспорту; низький рівень транспортної інфраструктури, у тому числі стан доріг, станцій та вузлів; наявність неліцензійних перевізників, що значно підвищує рівень аварійності на автошляхах.

На думку деяких науковців, особливістю забезпечення технологічного оновлення на підприємствах пасажирського автомобільного транспорту є використання новітніх, більш прогресивних, технологій, які базуються на поступі науки і техніки з урахуванням науково-технічного, економічного, ресурсного, соціального та екологічного ефектів [72].

У свою чергу, пасажирські перевезення – це перевезення пасажирів легковими автомобілями або автобусами [4].

Надання автотранспортними підприємствами відповідних послуг пасажирських перевезень здійснюється за допомогою автомобільних транспортних засобів у вигляді колісних транспортних засобів (автобус, вантажний та легковий автомобіль), які використовуються для перевезення пасажирів, вантажів або виконання спеціальних робочих функцій [4].

Основними видами транспортних засобів, які здійснюють пасажирські перевезення є автобуси, мікроавтобуси, легкові автомобілі.

У сучасних умовах господарювання саме автобусам належить перше місце щодо надання транспортних послуг з пасажирських перевезень. Застосування автотранспортними підприємствами окремих класів автобусів залежить перш за все від організації перевезень, типу маршрутів, мети та режиму перевезень, кількості пасажирів, дальності поїздки та інше. В свою чергу, автобус – це транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше, ніж дев'ять з місцем водія включно [4].

Друга позиція відведена легковим автомобілям у вигляді таксі та приватних перевізників, що підтверджує високу мобільність даного виду пасажирського транспорту та індивідуальний підхід щодо виконання транспортних послуг.

Автомобіль легковий – автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння не більше ніж дев'ять з місцем водія включно [4].

Крім перерахованих транспортних засобів актуальними у наданні послуг пасажирським автомобільним транспортом є вантажопасажирські автомобілі, які є автомобілями подвійного призначення та відрізняються специфічним типом кузова та надають можливість перевезення як пасажирів, так й вантажів, що активно користується попитом серед населення та суб'єктів господарювання. Такі транспортні засоби здійснюють перевезення пасажирів разом з вантажем, у тому числі небезпечного характеру.

Структура та склад пасажирського автомобільного транспорту представлено на рис. 1.3.

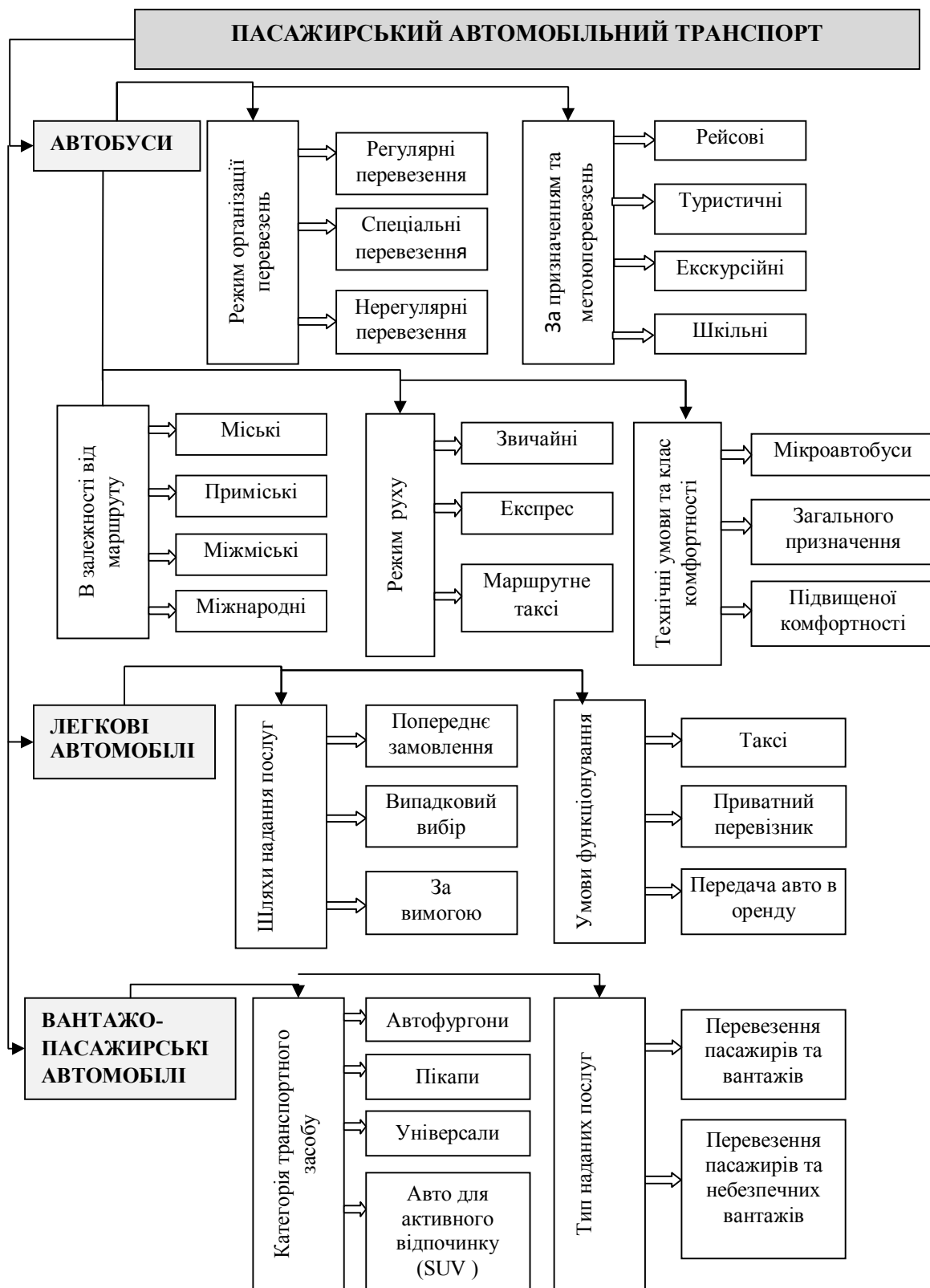


Рисунок 1.3. Структура та класифікація пасажирського автомобільного транспорту в Україні

Функціонування пасажирського автомобільного транспорту в сучасних умовах характеризується сукупністю певних елементів – комплексів, інфраструктур, дієвість яких напряму впливає на рівень ефективності діяльності даної галузі національної економіки та забезпечує досягнення цілей за встановленими напрямками.

Транспортно-дорожній комплекс – це сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань усіх видів транспорту, що функціонує як складна система економічних ринкових, технологічних, технічних, екологічних, інформаційних і правових відносин, основною метою якої є максимальне задоволення потреб національного господарства та населення в перевезеннях вантажів і пасажирів [141].

Діяльність автомобільного транспортного комплексу, у тому числі й пасажирського автомобільного, напряму залежить від належної матеріально-технічної бази, яка характеризується високим ступенем фондоємності, довгостроковими інвестиціями в будівництво транспортної інфраструктури, а також від рівня професійної підготовки та кваліфікації персоналу.

Інфраструктура транспорту – це реальна транспортна мережа, яка використовується для перевезень вантажів і пасажирів, а також управлінська структура, що забезпечує ефективне використання транспортних засобів і постійних обслуговуючих пристроїв. Об'єкти транспортної інфраструктури містять у собі залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також ті, що забезпечують функціонування транспортного комплексу – будівлі, споруди, пристрої й устаткування [151].

У свою чергу, інші автори визначають, що транспортна інфраструктура – це сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів

технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто переміщення вантажів і пасажирів [174].

Враховуючи різні наукові підходи та нормативні аспекти, на нашу думку, пасажирський автомобільний транспортний комплекс – це адаптована складна система взаємодіючих елементів, які задовольняють потреби суспільства і суб'єктів макроекономічного середовища у пасажирських перевезеннях та функціонують на засадах швидкості, ритмічності, якості, законності, технічності, екологічності, соціально-економічної спрямованості з урахуванням вектору європейської інтеграції.

Структура пасажирського автомобільного транспортного комплексу та її складові представлена на рис. 1.4.

Основними елементами пасажирського автомобільного транспортного комплексу є підприємства автотранспорту, до яких відносяться автотранспортні, автообслуговуючі та авторемонтні підприємства. В свою чергу, пасажирське автотранспортне підприємство – це підприємство, яке спеціалізується на наданні послуг з пасажирських перевезень як внутрішнього та зовнішнього характеру. Деякі підприємства також мають технічні можливості щодо технічного обслуговування та проведення ремонту рухомого складу.

До складу автообслуговуючих підприємств відносяться підприємства, які обслуговують діяльність пасажирських автотранспортних підприємств та здійснюють окремі ремонтні роботи, а саме: виробничо-технічні комбінати, центри та станції технічного обслуговування, автостанції та стоянки, автозаправні станції, у тому числі мережі кафе та магазинів, мотелі, інформаційні центри обслуговування пасажирів.

В свою чергу, авторемонтні підприємства пасажирського транспорту – це, перш за все, підприємства спеціалізованого характеру, діяльність яких спрямована на підтримку або відновлення робочого стану автотранспортних засобів (автомобілів, автобусів, мікроавтобусів) з урахуванням їх технічного стану та спрямованості.

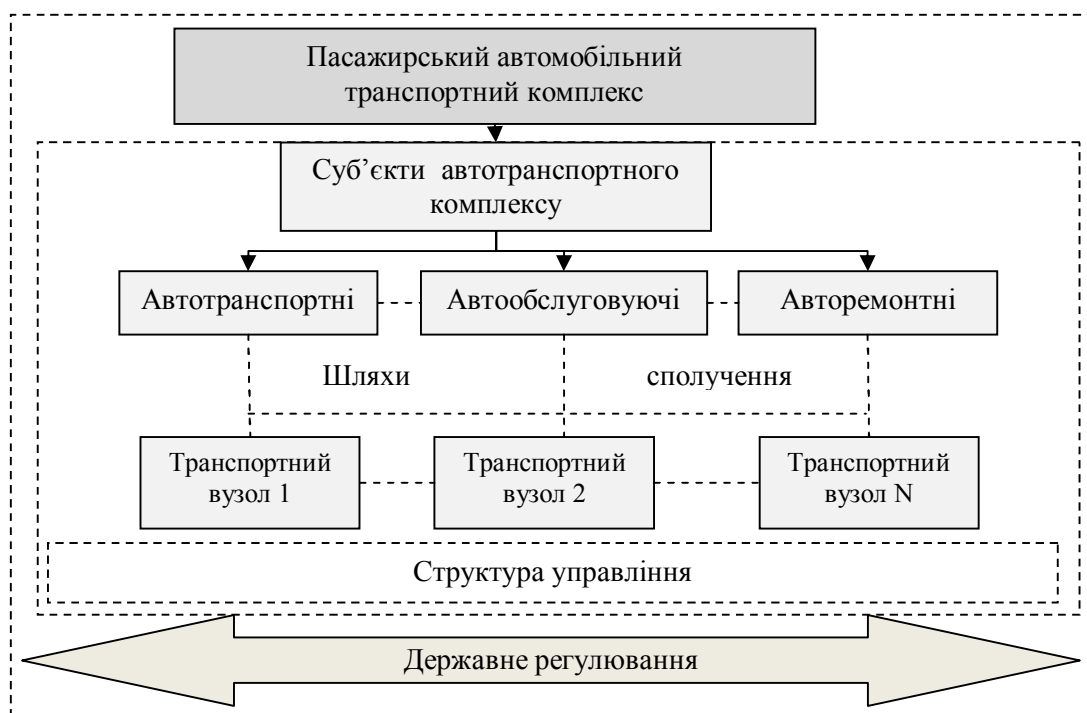


Рисунок 1.4– Структура пасажирського автомобільного транспортного комплексу

В умовах розробки та реалізації економічних реформ розвиток пасажирського автомобільного транспортного комплексу є важливим фактором покращення основних якісних та кількісних показників національної економіки. При цьому саме надання транспортних та супутніх послуг населенню та суб'єктам господарювання виконує значну соціально-економічну роль у сучасній економіці, враховуючи різні форми власності, мету та спрямованість їх діяльності, обсяги та рівень якості отриманих послуг та інше.

Завдяки винятковості запропонованого продукту, який представлено у вигляді послуг з перевезення вантажів і пасажирів, можливо стверджувати про унікальність функціонування автотранспортних підприємств, як сегменту суспільного виробництва, враховуючи фактори впливу внутрішнього та зовнішнього середовища.

Суттєвий вплив на забезпечення темпів зростання національної економіки країни та підвищення рівня фінансово-господарської діяльності суб'єктів національного макроекономічного середовища здійснює саме ефективно-результативне функціонування транспортного комплексу, головна мета діяльності якого – задоволення потреб суспільства у вільному переміщенні та економічних процесів, у своєчасних та якісних транспортних та супутніх до них послугах, враховуючи сучасні тенденції розвитку.

На нашу думку, транспортний комплекс представлено у вигляді складної, інтегральної галузі національної економіки, яка є важливим сегментом соціально-економічної формації держави та структурним елементом міжнародної транспортної системи, що підкреслює рівень її конкурентоспроможності.

Необхідно підкреслити, що важливою умовою забезпечення єдності економічного простору на території держави, вільного переміщення пасажирів, наближення транспортних послуг до європейського рівня, зниження рівня ризику, підвищення екологічності та безпечності руху є динамічний розвиток транспортної галузі, яка в свою чергу, сприяє структурним та географічним змінам в розміщенні виробництва і населення, а також впливає на територіальний розподіл ринку праці, забезпечуючи при цьому підтримку територіальної цілісності та можливість потенціального розвитку як окремих регіонів, так держави в цілому.

Відповідний взаємозв'язок соціально-економічних процесів в державі, рівня та умов життя населення, показників добробуту та історико-культурного розвитку, значна активізація туристичної галузі з функціонуванням пасажирського автомобільного транспортного комплексу підтверджує високу значимість даного сегменту національної економіки.

У сучасних умовах господарювання разом зі зростанням рівня життя і збільшенням доходів підприємств та населення поступово змінюється структура виробничого та особистого споживання, що в свою чергу, суттєво впливає та збільшення попиту на користь відповідних послуг. Крім того скорочення чисельності працюючих в

окремих галузях, у тому числі й матеріального виробництва, підтверджує зниження відносної ролі матеріального виробництва і значне зростання значущості ринку послуг, а саме: медичних, освітніх, фінансових, консультаційних, туристичних, інфраструктурних та транспортних послуг, що потребує створення відповідних комплексних систем управління.

Завдяки загальному науково-методологічному розвитку та практичному застосуванню економічних інструментів поступово формувалася в суспільному відтворенні сутність послуги як економічної категорії.

У даному напрямку працювали деякі науковці-фізіократи, які дотримувалися концепції економічного виробництва, яка включала вчення про продуктивну і непродуктивну працю, про «чистий продукт». При цьому процес відтворення й обігу всього суспільного продукту розглядається Ф. Кене не у вигляді окремих актів купівлі-продажу, а саме, як процес обміну продуктами виробництва між промисловими підприємствами і сільським господарством та основними класами суспільства, що підкреслює розмежування сфер діяльності та впливу, а також не включає послуги в сферу економічного виробництва та суспільних відносин [130].

Але з розвитком мануфактур і становлення ринкових відносин виявилася недосконалість та недалекоглядність зазначеної теорії, тому як саме у цей час була опрацьована концепція матеріального виробництва, згідно з якою її автор – А. Сміт – вважав, що всі галузі, які виробляють товар, а тобто відповідні матеріальні блага, охоплюються системою економічного виробництва. Проте, діяльність з надання послуг, яку визначав науковець, не повинна включатися в економічне виробництво, тому як дана категорія має непродуктивний характер [199].

Подальший розвиток теорії послуг пов'язаний із науковими концепціями К. Маркса, який відзначав, що в кожен даний момент в числі предметів споживання, які представлені у вигляді товарів, існує окрема кількість предметів споживання у вигляді послуг і загальний

обсяг предметів споживання завжди виявляється більше того, яким він міг бути при відсутності належних для споживання послуг [152]. Щодо підходів до визначення категорії послуг, К. Маркс підкреслював, що послуга – це взагалі не що інше, як та особлива споживча вартість, яку надає праця, подібно будь-якому іншому товару, але особлива споживча вартість цієї праці отримала специфічну назву, а саме: «послуги», тому що послуги виступають в якості діяльності, а не в якості речей.

Подальший розвиток методології вимірювання обсягу чистих послуг був пов'язаний із визначенням характерних вартісних рис, що суттєво не виокремлювало витрати на послуги, та не відрізняло дані концепції від теорії вимірювання витрат суспільно необхідної праці. При цьому значні трансформаційні процеси в економіці розвинених держав сформували нові вектори суспільного розвитку, а саме: перетворення соціальних стандартів та системи суспільних потреб та умов життя, переважний вибір особистісної складової у визначенні національного багатства, а також збільшення інтелектуальної частки в загальному обсязі, що підкреслювало рівень значущості соціальних аспектів.

Таким чином, здійснювалось поступове формування та розвиток «сервісної економіки», що було наслідком орієнтованого на максимальне задоволення індивідуальних потреб особистостей зростаючого рівня соціалізації суспільного виробництва.

Сучасні наукові дослідження приділяють значну увагу питанням визначення категорії «послуга», що підтверджується значною кількістю характеристик та класифікаційних ознак, які віддзеркалюють не тільки стан розвитку економічних процесів, але й рівень суспільних та особистих потреб сучасних споживачів та суб'єктів господарювання. Крім того, поняття та науково-обґрунтовані види послуг дають можливість виявлення сутності взаємовідносин в процесі надання послуг та формування відповідних закономірностей.

Таким чином, на нашу думку, послуга, як соціально-економічна категорія, становить економічні та інституційні відносини у

макроекономічному середовищі щодо належного задоволення відповідних потреб споживачів в окремих видах діяльності з досягненням соціально-економічного ефекту.

В умовах сьогодення все більш зростаюче значення набуває система послуг, як для економіки, так і суспільства, яка формує та наповнює відповідними рисами та якостями, що використовуються у відповідних напрямках громадської діяльності, сприяють підвищенню показників ефективності праці й виробництва та рівня загального та приватного добробуту, людського капіталу, який в свою чергу, представляє собою реальну цінність.

Яскравим відображенням сучасної моделі взаємодії суспільства і правової держави є система надання соціально-економічних послуг, як для окремих категорій населення, так й для значної частини суспільства у вигляді системи різних видів послуг, що мають тенденцію зміни смаків та пріоритетів.

Отже, саме з формуванням і розвитком людського капіталу пов'язують визначення окремих видів економічної діяльності, які характеризують сферу соціально-економічних послуг, у тому числі, освітніх, медичних, культурних, фінансових і транспортних.

Категорія «людський капітал» розглядається науковцями, враховуючи різні властивості. На думку Дж. Кендріка, капітал – це «здатність протягом певного періоду створювати певний продукт і дохід, включаючи неринкові форми доходу» [129].

Виходячи з такого визначення капіталу, науковець поділяє його на дві основні складові – речовий (капітал, одержаний завдяки внескам у формування та виховання людини) і неречовий капітал (витрати на освіту та професійну підготовку людини, її здоров'я, а також на мобільність трудових ресурсів), а кожна з цих частин в свою чергу поділяється на капітал утілений і не утілений у людях [114].

При цьому людський капітал – це не тільки інвестування в освіту, медицину, культуру, але окремий прогностичний показник доходів від реалізації особистих здібностей, знань, умінь та навичок у відповідній сфері діяльності.

Деякі науковці виділяють так званий «індекс розвитку людського потенціалу», який є не тільки базисним підходом щодо побудови системи індикаторів, але, в свою чергу, показує середньозважений рівень розвитку окремої держави, враховуючи сегменти соціально-культурних та економічних досягнень, а саме: належний рівень життя (показник ВВП на душу населення), рівень освіти та грамотності з урахуванням кількості учнів та студентів, збереження культурного зв'язку минулого та майбутнього.

Дослідження даних категорій підкреслює зростання інтересів до поняття послуги, враховуючи всі рівні суспільних відносин та вектор розвитку національної економіки. У зв'язку з чим, можливо провести виокремлення відповідних груп послуг соціально-економічного характеру, а саме: послуги для задоволення загальних суспільних та особистих потреб, послуги для окремих верств населення (за віком, станом здоров'я тощо), послуги, потреба у яких виникає поряд із інноваційно-інвестиційним розвитком деяких сфер, змінами інтересів та смаків.

Враховуючи функціональність соціально-економічних послуг в структуризації людського капіталу, який впливає на систему виробничих та економічних відносин, дає можливість групування окремих видів діяльності, пов'язаних із наданням послуг за головною метою та кінцевим результатом, який повинен підвищувати рівень потенційних можливостей як окремого суб'єкта, так й суспільства в цілому.

Система соціально-економічних послуг містить основні елементи, а саме: побутові, транспортні, фінансові, консультаційні, туристичні та інші послуги, які задовольняють виникаючі потреби в суспільстві та забезпечують належний рівень життя та зростання добробуту в державі. Крім того, особливої уваги з боку держави потребують окремі категорії громадян, яким надаються відповідні послуги – соціально-незахищені верстви населення, громадяни з обмеженими можливостями, похилого віку тощо.

Отже, саме до таких послуг, соціально-важливого характеру, можна віднести транспортні послуги, у тому числі, послуги

пасажирського автомобільного транспорту, за рахунок яких здійснюється процес трансформації суспільних та особистісних можливостей, формуючи для цього сприятливі умови.

Наукові підходи щодо визначення категорії «транспортні послуги» вимагають дослідження ряду чинників, які формують соціально-економічну сутність даного поняття, а саме:

- збільшення мобільності показників людського капіталу;
- підвищення якісних властивостей неречового капіталу;
- мінімізація терміну відтворення капіталу та зменшення циклу;
- ефективність функціонування людського капіталу з урахуванням освітньої, культурної та фінансової складової.

Таким чином, держава в особі органів державного регулювання повинна забезпечити не тільки функціонування людського капіталу, але й перспективний розвиток якісних властивостей, враховуючи загальні світові тенденції, національний спадок та вектор розвитку національної економіки.

Питанням визначення та сутності категорії «транспортні послуги» присвячені дослідження багатьох вітчизняних учених, а саме: І.О. Безлюдько, Б.В. Буркінського, Д. О. Власенко, Е. М. Деркача, І. А. Діковської, О. В. Клепікова, Т. О. Колянковської, О.М. Котлубая, О. С. Кужко, В. В. Луць, А. В. Матвєєва, О. М. Нечипуренко, М.Т. Примачова, Ю.М. Сафонова, Г. В. Самойленко, Л. Я. Свистун, В.Г. Шинкаренка та інші.

Поняття транспортні послуги з перевезення пасажирів чи вантажів, під якими розуміють перевезення пасажирів чи вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату, регламентується Законом України «Про автомобільний транспорт» [4], а також «Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» визначається, що транспортні послуги – це діяльність, яка пов'язана із задоволенням потреб населення в перевезеннях автомобільним транспортом [19].

Дослідження існуючих наукових підходів щодо даної категорії дає можливість виділити наступні визначення, які сформовані окремими авторами. У протиположності до нормативного поняття, Матвеева А. вважає, що транспортні послуги необхідно розглядати як сукупність зобов'язань, урегульованих нормами права, опосередкованих відповідними договорами, забезпечених господарсько-правовими засобами державного регулювання, та пов'язаних із фізичним переміщенням у просторі пасажирів, багажу, вантажів [160]. Визначення іншого автора виокремлює транспортну послугу, яка представляє собою процес переміщення вантажів та пасажирів, а також комплекс супутніх операцій та робіт, що пов'язані з його підготовкою та здійсненням [68].

На нашу думку, пасажирська транспортна послуга – це специфічний вид діяльності, який пов'язаний із задоволенням загально-суспільних та особистих потреб у пасажирських перевезеннях автомобільним транспортом при реалізації зобов'язань окремих суб'єктів на умовах платності, терміновості, якості та державного регулювання.

За своїм змістом транспортна послуга є поняттям комплексним, яке передбачає не лише фізичне переміщення певного об'єкта в просторі. Якщо брати за основу саме так окреслену послугу з перевезення, при плануванні комплексного обслуговування клієнтів транспортним підприємством, слід враховувати той факт, що така «база» потенційно генерує цілий спектр суміжних послуг, які в глобальному масштабі набули значного поширення [210].

Слід підкреслити, що за допомогою відповідних ознак можливо систематизувати різноманітні послуги пасажирського автомобільного транспорту.

Зокрема, у відповідності до належності автомобільних транспортних засобів виділяють державні, муніципальні та приватні транспортні послуги; в залежності від рівня вартості – платні, пільгові, безкоштовні; враховуючи кількість користувачів послуг – індивідуальні, колективні, змішані; за специфікою категорій окремих громадян – послуги для пасажирів з обмеженими можливостями, для

пасажирів з дітьми, інші пасажирів; за територіальною ознакою— транспортні послуги внутрішні, які здійснюються тільки в межах держави, та міжнародні, які забезпечують перевезення пасажирів в інші країни та на їх території.

До послуг пасажирського автомобільного транспорту також відносяться інформаційні, комунікаційні та обслуговуючі неперевізні послуги, які забезпечують процес перевезення пасажирів та надають відповідний рівень комфорту як під час поїздки, так і перед нею.

Види послуг пасажирського автомобільного транспорту та їх класифікація представлено на рис. 1.5.

Споживачами транспортних послуг є не тільки пасажирів, які перебувають у транспортних засобах, але до цієї групи також відносяться особи, які купують квитки на відповідні рейси в касі або через Інтернет-мережу.

Застосування процесного підходу щодо дослідження та планування відповідних видів послуг пасажирського автомобільного транспорту підтверджує наукову зацікавленість серед сучасних теоретиків та практиків, пропонуючи розгляд видів діяльності як окремих процесів, враховуючи тенденції розвитку сьогодення.

Дослідження процесів з точки зору відповідної послідовності етапів, які містять окремі дані, створює дієву систему, яка базується та функціонує на основі моделювання та конкретизації результативних процесів за рахунок сучасного інформаційно-ресурсного забезпечення.

Послуги щодо безпосереднього переміщення пасажирів та їх багажу з використанням автомобільних транспортних засобів та послуги, які не пов'язані із переміщенням пасажирів, але мають безпосереднє відношення до перевезень, відносяться до послуг пасажирського автомобільного транспорту.



Рис. 1.5 – Види послуг пасажирського автомобільного транспорту

До неперевізних послуг можливо віднести окремі види послуг та робіт, а саме:

- система інформаційно-консультаційних послуг щодо розкладу рейсів, правил перевезень, тарифів, підбору оптимального маршруту, приймання замовлень тощо;

- продаж квитків на рейси через попередні каси або Інтернет, реалізація супутніх послуг;

- організація відпочинку пасажирів у відповідних приміщеннях, у тому числі громадян з особливими потребами та обмеженими фізичними можливостями;

- система медичного обслуговування пасажирів автомобільного транспорту та організація надання санітарно-гігієнічних послуг як під час руху, так і у місцях очікування;

- організація системи збереження та належного транспортування багажу пасажирів автомобільного транспорту;

- інші.

Враховуючи результати дослідження функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу, базовий сегмент транспортних послуг складається із: процесів перевезення пасажирів з оптимізаційним аспектом, організації продажу проїзних документів, забезпечення інформаційно-консультаційних та обслуговуючих послуг, з урахуванням принципів високої якості та своєчасності.

Крім того, в основі безпосередньо процесу надання послуг пасажирського автомобільного транспорту лежать методи організаційно-технологічної підготовки, які підтверджують взаємовідносини виконавця, тобто перевізника (автотранспортне підприємство), зі споживачем транспортної послуги, а саме із пасажиром (фізичною або юридичною особою), який обирає найбільш ефективний, задовольняючий його варіант, враховуючи попит та пропозиції на ринку відповідних послуг.

Необхідно підкреслити, що організаційно-технологічний етап процесу надання пасажирських автомобільних транспортних послуг включає декілька стадій, у тому числі, моделювання технології надання транспортних послуг, у результаті якого формується єдиний комплект організаційно-технічних документів, які уможливають діяльність автотранспортних підприємств згідно діючим національним та міжнародним нормативам та забезпечують якість, послідовність та ритмічність транспортних послуг. Стадія проектування характеризується окремими сегментами, а саме: структурою договорів з потенціальними користувачами транспортних послуг, діагностуванням пасажиропотоків, транспортних шляхів, рівня обслуговування пасажирів, станом тарифної системи з уточненням

контингенту пасажирів, зносом матеріально-технічної бази, можливістю оновлення рухомого складу тощо.

Враховуючи аналіз наукових досліджень, функціонування технологічного процесу надання пасажирських автомобільних транспортних послуг повинно забезпечувати перш за все:

- діапазон транспортних послуг (маршрути та розклад руху того чи іншого автомобільного транспорту, стан та місця розташування зупинок, нормування швидкостей руху автотранспортних засобів, правила переміщення окремих категорій пасажирів (діти, організовані групи);

- рівень інформаційно-консультаційного забезпечення транспортних послуг, враховуючи якість та швидкість передачі даних;

- кількісний та якісний склад матеріальних, трудових та фінансових ресурсів, які супроводжують процес надання транспортних послуг;

- чітку послідовність окремих процедур реалізації транспортних послуг;

- ефективне регулювання як всім технологічним процесом, так й окремими стадіями за рахунок системи контролінгу.

Таким чином, на нашу думку, процес надання послуг пасажирським автомобільним транспортом складається з окремих етапів, а саме:

- транспортних послуг відповідним суб'єктом (фізичною або юридичною особою), тобто отримання замовлення або звернення кінцевих споживачів транспортних послуг або посередників;

- оцінка транспортним підприємством (державним або приватним) наявних ресурсів, у тому числі, матеріальних та грошових потоків, для якісного та повноцінного виконання замовлення,

- безпосередньо надання транспортних послуг в умовах узгодження інтересів обох сторін;

- отримання очікуваних результатів від послуг пасажирського автомобільного транспорту, які характеризуються індикаторами

задоволення пасажирів послугами суб'єктами виконання, автотранспортних підприємств – позитивними фінансовими результатами та загальним соціальним ефектом.

Важливим аспектом реалізації зазначених етапів є наявність дієвої системи управління відповідними процесами з урахуванням факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

На етапі діагностування необхідних ресурсів автомобільного транспортного підприємства слід враховувати:

- наявність транспортних засобів та їх технічний стан;
- рівень обслуговуючих автопідприємств, які здійснюють ремонт та технічне обслуговування;
- рівень професіоналізму та категорії водійського складу, підготовка та загальна культура обслуговування;
- сферу інформаційного обслуговування та комунікаційних зв'язків.

Загальна схема процесу надання послуг пасажирським автомобільним транспортом представлена на рис. 1.6.

Норми окремих документів, які містять обов'язкові вимоги щодо ефективності використання та технічної безпеки, забезпечують процес укомплектування пасажирських автомобільних транспортних послуг відповідними ресурсами, перш за все, матеріальними.

У сучасних умовах документальне підтвердження відповідності діючим національним та міжнародним нормативам щодо придбаних автотранспортних засобів, а також запчастин, обслуговуючого обладнання тощо є обов'язковою умовою діяльності автопідприємств. Розробка технічної документації, а саме: технічних оглядів автотранспортних засобів, графіків роботи складу водіїв, журнали проходження їх інструктажів та медичних оглядів, повинна враховувати фондоозброєність технологічного процесу.

Крім того, підтримка автотранспортних засобів в належному справному технічному стані, що відповідає встановленим нормам, існуючим процедурам капітального та поточного ремонту та технічного обслуговування автотранспортних засобів дає можливість

збереження рухомого складу у відповідному технічному стані, що підтверджується техніко-експлуатаційними параметрами щодо надання послуг з перевезення пасажирів та пасажирів з вантажем. До пріоритетних напрямків можливо віднести належне збереження автотранспортних засобів, своєчасність проведення державних технічних оглядів, у тому числі перед рейсові та після рейсові технічні огляди, придбання екіпіровки, запасних частин і матеріалів тощо.

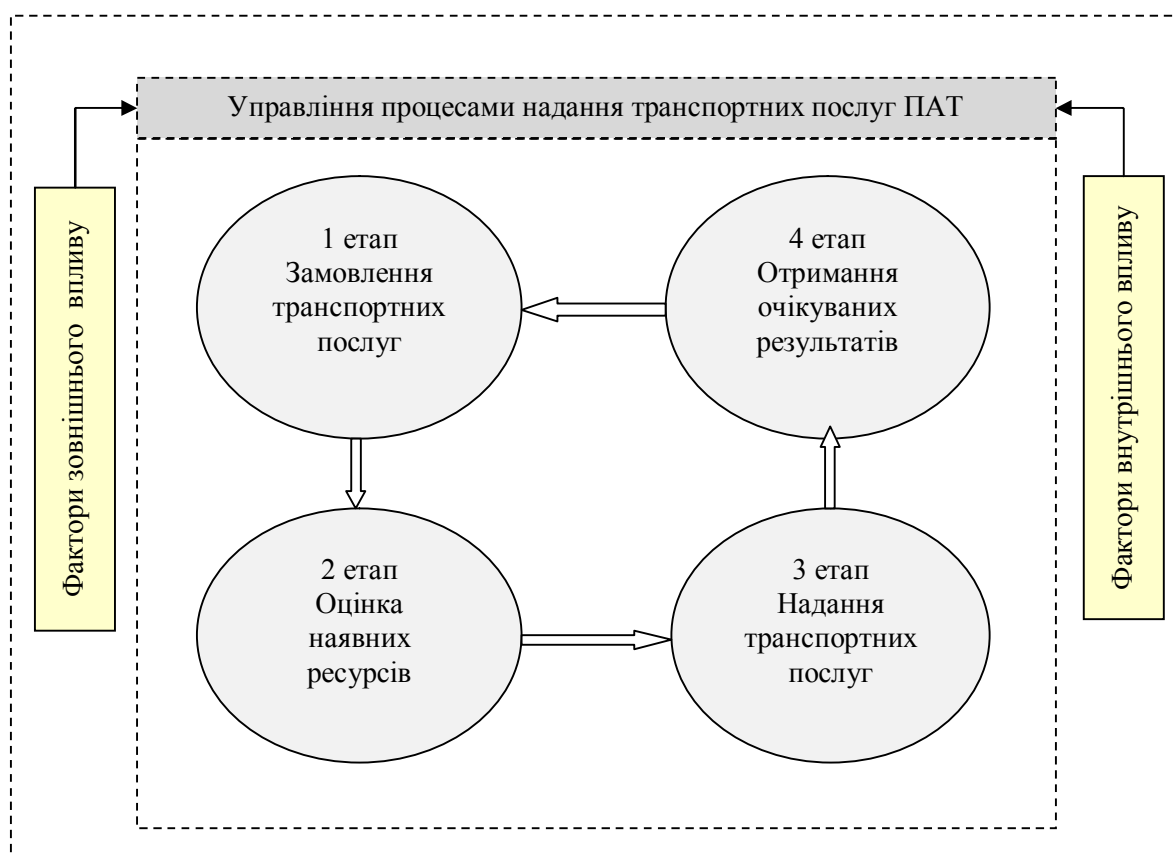


Рис. 1.6 – Схема процесу надання послуг пасажирським автомобільним транспортом

На нашу думку, ефективність регулювання процесами управління надання послуг пасажирським автомобільним транспортом залежить від функціонуючих підсистем та окремих факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища. Крім того, слід зауважити, що важливими складовими даного процесу є:

– нормативно-правовий аспект, який забезпечує принцип законності щодо управління діяльністю автотранспортних підприємств на національному та міжнародному рівнях;

– методичний аспект: засоби та прийоми оперативного управління процесом надання транспортних послуг пасажирського автомобільного транспорту та документальне оформлення відповідних регулюючих процедур;

– інтерпретаційний аспект: організаційно-технічне забезпечення системи управління процесом надання транспортних послуг, враховуючи принципи автоматизації та індивідуального підходу до вирішення питань.

Сучасні трансформаційні процеси, які відбуваються як в національній економіці в цілому, так і в окремих галузях, формують обов'язкові вимоги щодо системи управління процесом надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, а саме:

– процедур управління, враховуючи належне технічне забезпечення прийомів управління;

– організаційно-функціональна структура суб'єктів виконання транспортних послуг;

– професійно-кваліфікаційний рівень персоналу автотранспортних та обслуговуючих підприємств;

– система забезпечення належної безпеки при наданні транспортних послуг за допомогою дотримання національних та міжнародних вимог;

– оцінка управлінських рішень щодо надання якісних транспортних послуг та контроль за їх реалізацією.

В свою чергу, забезпечення виконання обов'язків та відповідальності персоналу, виходячи із можливості виконання окремого обсягу послуг за умови високої якості, дотриманні кваліфікаційних вимог до персоналу виконавця, забезпечення безпеки життя і здоров'я громадян, а також запобігання заподіяння шкоди майну громадян та навколишньому середовищу здійснюється у

межах організаційно-функціональної структури суб'єктів виконання транспортних послуг.

Враховуючи суб'єктивні фактори щодо процесу управління, необхідним є здійснення та реалізація напрямків щодо забезпечення суб'єктом виконання транспортних послуг відповідно професійної придатності персоналу займаній посаді в межах діючої організаційно-функціональної структури, розробляючи способи та дії підвищення рівня кваліфікації персоналу та якісного складу як водіїв, обслуговуючого персоналу, так й управлінців різних ланок. Автотранспортні підприємства повинні здійснювати контроль щодо процедури навчання та атестації персоналу на базі спеціальних навчальних закладів, на основі загальнодержавних та міжнародних кваліфікаційних вимог, проводити перепідготовку за умови використання нових сегментів управління та автоматизації окремих процесів.

У свою чергу, технологія управління процесом надання послуг пасажирського автомобільного транспорту безпосередньо пов'язана із системою стандартизації послуг, які регулярно надаються як фізичним, так і юридичним особам, метою якої є:

- наявність цільових орієнтирів щодо відповідних умов перевезення пасажирів, враховуючи специфічні категорії громадян;
- гарантії безпеки перевезень пасажирів та вантажу, за умов належного збереження майна;
- підтримка інноваційної діяльності суб'єктів ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту за умови зростання конкурентоспроможності та якості послуг;
- значне зростання якості послуг пасажирського автомобільного транспорту з дотриманням принципів ритмічності, своєчасності, швидкості, комфортності, інформаційності, доступності та свободи переміщення;
- підвищення ефективності використання людського капіталу та наявних матеріальних, фінансових та інтелектуальних ресурсів у процесі надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Крім того, організаційно-технічне забезпечення системи управління процесом надання транспортних послуг базується на використанні статистичних методів виявлення, систематизації, групування та оцінці аналітичних даних щодо окремих процесів надання пасажирських транспортних послуг, а саме: діагностика маршрутів, аналіз можливих чинників порушень та дорожньо-транспортних пригод, застосуванні сучасних автоматизованих методів управління, використанні технічних засобів зв'язку, у тому числі систем спостереження за рухом пасажирського автомобільного транспорту з метою забезпечення безпеки пасажирів та дотримання графіків пересування рухомого складу.

Виконання перспективних планів та підвищення ефективності системи управління процесом надання послуг пасажирського автомобільного транспорту неможливо без достатнього рівня оперативного управління, яке враховує змінні показники та може швидко реагувати на фактори впливу, що формують спектр загроз усім групам суб'єктів. До складу сегментів оперативного управління відносяться:

- оперативна діагностика та контроль параметрів послідовного процесу надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, враховуючи механізм використання окремих ресурсів;
- інформаційно-комунікаційне забезпечення системи управління через створення локаційних утворень;
- забезпечення безпеки дорожнього руху, а також життя та здоров'я пасажирів за допомогою реалізації відповідних оперативних заходів;
- перевірка розроблення та дотримання режимів роботи персоналу автотранспортних підприємств, особливо графіків виконання професійних обов'язків водіїв та стану їх здоров'я;
- швидке реагування на зміну попиту на пасажирські автомобільні транспортні послуги, враховуючи підвищення вимог якості, комфорту та швидкості перевезення пасажирів.

Існування у процесному підході надання послуг пасажирського транспорту сегментів кібернетичного підходу, підкреслює обов'язковість зворотного зв'язку, який дає можливість проконтролювати результативність наданих послуг, оцінити рівень задоволення потреб окремих користувачів, виявити можливі порушення та діагностувати загальний соціальний ефект.

Таким чином, транспортний комплекс у національному макроекономічному середовищі представлено у вигляді складної, інтегральної галузі національної економіки, яка є важливим сегментом соціально-економічної формації держави та структурним елементом міжнародної транспортної системи, що підкреслює рівень її конкурентоспроможності.

Необхідно зазначити, що важливою умовою забезпечення єдності економічного простору на території держави, вільного переміщення пасажирів, наближення транспортних послуг до європейського рівня, зниження рівня ризику, підвищення екологічності та безпечності руху є динамічний розвиток транспортної галузі, яка в свою чергу, сприяє структурним та географічним змінам в розміщенні виробництва і населення, а також впливає на територіальний розподіл ринку праці, забезпечуючи при цьому підтримку територіальної цілісності та можливість потенціального розвитку як окремих регіонів, так держави в цілому.

В свою чергу, пасажирський автомобільний транспортний комплекс – це адаптована складна система взаємодіючих елементів, які задовольняють потреби суспільства і суб'єктів макроекономічного середовища у пасажирських перевезеннях та функціонують на засадах швидкості, ритмічності, якості, законності, технічності, екологічності, соціально-економічної спрямованості з урахуванням вектору європейської інтеграції.

Відповідний взаємозв'язок соціально-економічних процесів в державі, рівня та умов життя населення, показників добробуту та історико-культурного розвитку, значна активізація туристичної галузі з функціонуванням пасажирського автомобільного

транспортного комплексу підтверджує високу значимість даного сегменту національної економіки.

Важливими аспектами технології управління процесом надання послуг пасажирським автомобільним транспортним комплексом: наявність цільових орієнтирів щодо відповідних умов перевезення пасажирів, враховуючи специфічні категорії громадян; гарантії безпеки перевезень пасажирів та вантажу, за умови належного збереження майна; підтримка інноваційної діяльності суб'єктів ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту за умови зростання конкурентоспроможності; значне підвищення якості послуг пасажирського автомобільного транспорту з дотриманням принципів ритмічності, своєчасності, швидкості, комфортності, інформаційності, доступності та свободи переміщення; підвищення ефективності використання людського капіталу та наявних матеріальних, фінансових та інтелектуальних ресурсів у процесі надання послуг пасажирським автомобільним транспортом.

Доведено, що функціонування пасажирського автомобільного транспорту в сучасних умовах характеризується сукупністю певних елементів – комплексів, інфраструктур, дієвість яких напряму впливає на рівень соціально-економічної ефективності діяльності сегментних складових національної економіки, що забезпечує досягнення цілей за визначеними напрямками.

1.2 Особливості державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Пріоритетними завданнями соціально-економічного розвитку національного макроекономічного середовища є підвищення ефективності різних галузей національної економіки. У реалізації цих завдань значну роль відіграє пасажирський автомобільний транспорт – ключовий сегмент розвитку національного макроекономічного середовища. Ринкові перетворення на протязі 1991-2017 рр. внесли суттєві структурні зміни, демонополізація пасажирського

автомобільного транспорту зробила систему державного регулювання та управління складнішою, непередбачуваною та хаотичною.

Транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення [21].

Ринкові відносини та європейський вектор розвитку національного макроекономічного середовища вимагає удосконалення соціально-економічної політики і пошуку сучасних методів і механізмів державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту. У зазначеному сегменті національної економіки існує безліч невирішених проблем і окремих задач регулювання й управління соціально-економічними системами та окремими складовими автомобільної транспортної галузі України з метою підвищення ефективності функціонування таких систем й підвищення якості життя населення. Проблеми регулювання і управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом актуальні і досить типові для всієї країни.

Практика показала, що спроби створити конкурентне середовище на пасажирському автомобільному транспортному ринку шляхом дезінтеграції транспортної системи не сприяє їх розвитку та захисту соціально-економічних інтересів держави. Приватизовані підприємства різних видів пасажирського автомобільного транспорту, як правило, не змінюють своєї соціально-економічної поведінки в питаннях розвитку матеріально-технічної бази галузі, тарифній політиці та системи безпеки перевезень.

Пасажирський автомобільний транспортний комплекс, в силу свого інфраструктурного характеру та соціальної значущості, в більшій мірі, ніж інші галузі національної економіки, повинен бути підданий державному регулюванню та контролю. В цей процес повинні бути включені державні інституції на всіх рівнях регулювання або управління.

В основу державної політики щодо пасажирського автомобільного транспортного комплексу повинен бути закладений

принцип поділу державних завдань регулювання зазначеного сегменту національного макроекономічного середовища виконання функцій господарювання. Необхідно зазначити, що державні інституції, обмежуючи свої функції як суб'єкт господарювання, підвищують ефективність регулювання зазначеного сегменту транспортної галузі з урахуванням якісних та кількісних орієнтирів. В додатку А сформована схема державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, компонентами якої є: елементи, забезпечення та мета державного регулювання.

Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це система ефективно-обґрунтованих інструментів та методів, які дозволяють державним інституціям здійснювати цілеспрямований вплив на функціонування та розвиток всіх структурних елементів комплексу з метою задоволення економічних, соціальних та екологічних потреб суспільства та макроекономічного середовища, враховуючи внутрішні та зовнішні фактори впливу та національний вектор розвитку. Основні напрями державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу (додаток Б):

- суттєве розширення та розвиток можливостей ринку пасажирських автомобільних транспортних послуг;
- раціональний розподіл фінансових ресурсів між програмами розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу на макро-, мезорівнях;
- застосування основних принципів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- формування системи контролінгу щодо функціонування суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- спрямований розвиток транспортної інфраструктури пасажирського автомобільного транспорту;
- функціонування єдиного інформаційного простору щодо пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- розробка та реалізація тарифної політики в умовах впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища;
- реструктуризація функціональних елементів державного моніторингу пасажирських автомобільних транспортних послуг;
- узгодження інтересів суспільства (користувачів транспортних послуг) та суб'єктів господарювання з урахуванням європейського вектору розвитку послуг;
- підвищення якості пасажирських автомобільних транспортних послуг за рахунок оновлення рухомого складу та професійності кадрового забезпечення суб'єктів господарювання.

Реалізація визначених напрямів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечить досягнення стратегічних орієнтирів у розвитку зазначеного сегменту транспортної галузі національної економіки.

Аналітичне забезпечення процесу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це система індикаторів обліково-аналітичного процесу передачі інформації про стан та розвиток пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дає змогу підвищити рівень наукової обґрунтованості зацікавленим користувачам для прийняття ефективних рішень з урахуванням сегментної складової.

Сукупність заходів державного регулювання сегментної складової транспортної галузі національної економіки, виходячи зі стратегічних орієнтирів розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни, представлена нами у додатку В.

Стратегічні орієнтири – пріоритетні напрями розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни в умовах впровадження в Україні європейських стандартів життя, що забезпечить реалізацію положень Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020», затверджену Президентом України.

Стратегічні орієнтири пасажирського автомобільного транспортного комплексу в умовах європейського вектору розвитку національного макроекономічного середовища:

– сучасного та ефективного пасажирського автомобільного транспортного комплексу в умовах векторіального розвитку національної економіки;

– підвищення конкурентоспроможності пасажирського автомобільного транспорту з урахуванням потенціальних можливостей суб'єктів та потреб суспільства;

– зростання якісних та кількісних показників рівня надання послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи принципи доступності, соціальної спрямованості, комфортності та ефективності;

– гарантування системної безпеки перевезень пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням міжнародних та європейських нормативів та стандартів;

– удосконалення рівня екологічності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи сучасні розробки та новітні технології;

– забезпечення інноваційно-інвестиційної привабливості пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи збалансованість пріоритетних інтересів усіх учасників та користувачів транспортних послуг.

Місію держави в сфері функціонування і розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу можна визначити як сприяння економічному зростанню та підвищенню добробуту суспільства через доступ до безпечних і якісних автомобільних транспортних послуг і перетворення географічних особливостей національного макроекономічного середовища в конкурентну перевагу країни в умовах посилення міжнародної конкуренції.

Необхідно відмітити, що під системою державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу розуміється сукупність засобів і методів впливу державних інституцій на господарську діяльність і соціально-економічні відносини в сфері автотранспортних послуг з метою захисту інтересів суб'єктів

господарювання і споживачів послуг, реалізації соціально-економічної політики та європейського вектору розвитку країни.

Нормативно-правовим забезпеченням, що регулює діяльність суб'єктів пасажирського автомобільного транспорту комплексу України, є: Конституція, Господарський кодекс, Цивільний кодекс, Податковий кодекс, Кодекс про адміністративні правопорушення, Кодекс законів про працю, Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про транспорт», Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища», Закон України «Про охорону атмосферного повітря», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» та інші. Основні нормативно-правові акти, які забезпечують діяльність пасажирського автомобільного транспортного комплексу України наведені в додатку Г.

Система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу передбачає наявність керуючих структур, розподіл між ними функцій і повноважень, визначення порядку їх взаємодії у національному макроекономічному середовищі на державному і регіональному рівнях. На державному рівні, система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу представлена Міністерством інфраструктури України, а також деякими координуючими органами і громадськими організаціями. Регулювання на регіональному рівні здійснюється органами місцевого самоврядування, а також неадміністративними господарсько-фінансовими структурами, наприклад, Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України.

Необхідно зазначити, що асоціації сприяють розвитку перевезення пасажирів автомобільним транспортом, в тому числі у міжнародному сполученні, представляють інтереси своїх учасників в

органах державної влади, міжнародних організаціях, захищають права учасників, забезпечують зв'язки з громадськістю тощо.

Основною державною інституцією, яка здійснює державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є Міністерство інфраструктури України.

Стратегічна мета Міністерства інфраструктури України – реалізувати ключові реформи для забезпечення доступності та якості транспортних послуг, розвитку транспортної інфраструктури, поліпшення інвестиційного клімату, підвищення безпеки, екологічності та енергоефективності транспорту [186]. На наш погляд, важливою складовою державної політики у транспортному сегменті має бути координація і регулювання розвитку видів пасажирського автомобільного транспорту, державна підтримка його комплексу, яка базується на використанні цілеспрямованих економічних і організаційних методів управління, у тому числі наглядові та контрольні функції. Контроль, як показує практичні дослідження, виступає в якості важливого етапу управлінського циклу, коли фактичні результати впливу на керований об'єкт, пасажирський автомобільний транспортний комплекс та його сегменти, зіставляються з вимогами прийнятих рішень і нормативних приписів, а в разі виявлення їх порушень вживаються необхідні заходи щодо їх усунення.

На нашу думку, ринковий курс в економічній політиці пасажирського автомобільного транспортного комплексу об'єктивно вимагає підвищення впливу системи державного регулювання на розвиток зазначеного сегменту транспортної галузі національного макроекономічного середовища. Відмітимо, що відмінною рисою сучасної ринкової економіки є наявність в якості суб'єкта ринку незалежного підприємця, що діє на свій страх і ризик і орієнтований на максимізацію фінансового результату від впровадження господарської діяльності, причому якісні орієнтири споживачів відходять на другий план. Тому, в умовах сьогодення, надзвичайно актуальним є завдання визначення оптимального співвідношення між

механізмами державного впливу і ринковими механізмами функціонування і розвитку суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням кількісних та якісних орієнтирів. Осмисленню ролі державних інституцій у макроекономічному середовищі та суспільстві присвячено безліч наукових досліджень. Велика кількість науковців підкреслює необхідність забезпечення юридичних і фінансово-економічних рамкових умов для ефективного функціонування ринкового механізму господарювання, а також здійснення державного контролю за його дотриманням. На нашу думку, державні інституції в економічній сфері повинні визначати правила господарювання та здійснювати контроль щодо їх дотримання, використовуючи при цьому інструментальне забезпечення державного регулювання. Важливим аспектом має бути те, що кожен суб'єкт господарювання у пасажирському автомобільному транспортному комплексі повинен розумно використовувати надану йому самостійність та нести певну соціальну відповідальність перед суспільством і країною. Без соціальної й економічної відповідальності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу функціонування ринкових умов у національному макроекономічному середовищі є просто неможливим.

Досліджуючи питання регулювання ринкових відносин, необхідно підкреслити, що немає і не може бути ефективною національна економіка без активної регулюючої ролі держави. Функціонування і розвиток пасажирського автомобільного транспортного комплексу, який досягається в результаті відповідної господарської діяльності, можуть забезпечити два шляхи регулювання – саморегуляція сегментного ринку транспортних послуг, що базується на обміні, і пряме безпосереднє регулювання, що має адміністративний характер та ґрунтується на розподілі відповідних факторів, які впливають на діяльність суб'єктів даного комплексу. Необхідно підкреслити, що вирішення соціально-економічних завдань суб'єктів транспортного комплексу залежить від правильного визначення методу регулювання – ринкового або адміністративного.

У виборі методу регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу лежить певний критерій, який, на нашу думку, можна визначити наступним чином: в міру можливості при вирішенні того чи іншого завдання суб'єктів транспортного комплексу в пріоритет повинно бути закладене ринкове саморегулювання, у всіх інших випадках, коли ринкове саморегулювання неможливо, необхідно застосовувати або змішане, ринково-адміністративне, або адміністративне державне регулювання.

У пасажирському автомобільному транспортному комплексі завжди буде існувати змішана система регулювання з переважанням в одних випадках ринкового саморегулювання, а в інших – прямого, адміністративного, тому що транспортна галузь має соціальну направленість у національному макроекономічному середовищі.

Збереження регулюючої ролі державних інституцій у діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу є стратегічно необхідним. В сучасних умовах розвитку національного макроекономічного середовища пасажирський автомобільний транспортний комплекс розвиватися як самодостатній сегмент транспортної галузі не може, тому що не подолано тенденції старіння необоротних активів суб'єктів транспортного комплексу; не склалися сучасні механізми і бізнес-моделі функціонування ринку пасажирських автомобільних транспортних послуг.

Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу має бути спрямоване: на забезпечення сталого і безпечного його функціонування; оптимізацію ринку пасажирських транспортних послуг, маючи на увазі відповідність пропозиції попиту зазначених послуг з урахуванням якісних орієнтирів; планування пропорційного розвитку сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Але необхідно у повній мірі використовувати позитивний досвід поєднання державного регулювання з дією ринкових механізмів надання транспортних послуг, накопичений у міжнародному середовищі. На нашу думку, державне регулювання пасажирського автомобільного

транспортного комплексу повинно спиратися на широкий спектр заходів нормативно-правового (ліцензування, квотування, моніторинг, контроль) і фінансово-економічного (тарифи, податки, збори, обов'язкові платежі, інвестиції тощо) характеру.

В основі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу повинно лежати поєднання необхідності досягнення соціальних цілей, пов'язаних з транспортною складовою суспільного відтворення, з виконанням транспортною галуззю її функцій і підвищенням якості транспортного обслуговування у національному макроекономічному просторі країни. При цьому, повинні пріоритетно вирішуватися наступні завдання соціально-економічного характеру: забезпечення безпеки перевезення пасажирів; оптимізація ринку транспортних послуг; пропорційний розвиток інфраструктури пасажирського автомобільного транспортного комплексу; уніфікація та стандартизація у зазначеному сегменті транспортної галузі; охорона навколишнього середовища; безпека праці та вирішення соціальних питань, на які впливає функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

1.3 Науково-методичні підходи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

У сучасних умовах господарювання транспортній галузі відведена важлива роль в забезпеченні сталого розвитку національної економіки України. Тому суттєвим напрямком державної політики є формування ефективної системи державного регулювання даної галузі з урахуванням особливостей регіонального складу, напрямків технологічного розвитку та світових тенденцій щодо екологічності та безпеки при наданні пасажирських транспортних послуг.

Результатом діяльності транспортної галузі не є новостворена вартість, але при цьому забезпечення якісного рівня перевізних процесів дає можливість підвищити загальні макроекономічні

показники та суспільне задоволення потреб у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Питанням розробки теоретичних і методичних рекомендацій щодо державного регулювання транспортної системи, у тому числі, пасажирського автомобільного транспорту, присвячені праці вітчизняних та зарубіжних науковців: О. Ананченко, О. Бабиної, А. Базилюка, М. Бідняка, Н. Бондар, В. Бондаренка, Д. Власенко, Т. Воркут, С. Іванчука, О. Кібік, В. Кислого, О. Котлубая, О. Левченко, О. Липинської, О. Ложачевської, А. Новікової, Н. Пономарьової, М. Примачова, І. Садловської, Ю. Сафонова, Є. Сича, В. Шинкаренка та інших. Деякі аспекти нормативно-правового регулювання транспортних послуг відображені в роботах А. Авер'янова, В. Афанасьєва, Т. Анохіна, Ю. Бараша, І. Блауберга, Н. Кудрицької, Н. Кара, Г. Корецької, В. Краївської, С. Вдовенко, Д. Ковальова, Д. Гвішані, В. Гурнака, О. Довгальової, Н. Діденко, О. Іваницької, О. Ігнатенко, А. Новікової, М. Погребицького, А. Семенченка, О. Шкідченко та інших.

Але незважаючи на великий досвід та обсяг проведених досліджень, досі залишаються питання щодо державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які потребують вирішення та науково-методичного забезпечення, враховуючи вектори розвитку національної економіки держави.

Поряд із проблемами значного недофінансування транспортної галузі, що суттєво впливає на стан розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, неможливо недооцінювати важливість існуючої системи державного управління як всією галуззю, так і зокрема пасажирським автомобільним транспортом, з урахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища та пріоритетних напрямків розвитку як держави, так і окремих галузей.

Незважаючи на постійні реструктуризаційні процеси системи державного регулювання транспортної галузі, не узгоджуються

окремі стратегічні цілі та методи управління, що ускладнює не тільки процес стійкого регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом, але й знижує ефективність моніторингу та контролю за діяльністю даної галуззі, що, в свою чергу, на пряму впливає на швидкість розвитку та виконання міжнародних та європейських вимог щодо підвищення якості надання пасажирських транспортних послуг.

Дослідження різноманітних наукових підходів щодо теоретико-методологічних питань державного регулювання автомобільного транспорту, у тому числі, пасажирського автомобільного транспортного комплексу, підкреслює їх важливість та багатоаспектність можливих рішень.

При цьому навіть в трансформаційних умовах неможливо недооцінювати позиційне регулювання держави пасажирськими автопідприємствами, як державної, так і приватної власності, що потребує формування дієвого механізму управління, враховуючи потенційні можливості галуззі та сучасні європейські вимоги щодо технічного стану рухомого складу, якості, надійності, безпеки, комфортності та вартості транспортних послуг.

Підвищення рівня ефективності функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу України – це одне із найскладніших, але досить важливе завдання системи державного регулювання пасажирських транспортних послуг, враховуючи потенційні можливості суб'єктів мезо- та мікроекономічного середовища та світові тенденції розвитку транспортних коридорів.

Сьогодення транспортної галузі на тлі посилення внутрішньоекономічних інтеграційних процесів характеризується досить активним обговоренням на місцевому та центральному рівнях, існуючих окремих недоліків в основних нормативно-правових документах, що регулюють діяльність автомобільного транспорту, державне регулювання процесів економічного і соціального розвитку транспорту та розробкою рекомендацій щодо внесення суттєвих змін до них [168].

Забезпечення реалізації ефективної державної політики в сфері пасажирського автомобільного транспорту неможливо без виокремлення пріоритетних напрямків, які повинні відповідати цілям стратегічного розвитку даної галузі як на макрорівні, так й на мезорівні. Серед відповідних напрямків, на нашу думку, можна виділити:

– розширення можливостей ринку пасажирських автомобільних транспортних послуг за рахунок сприяння розвитку конкуренції та контролю за монопольними елементами з метою зростання якісних параметрів запропонованих послуг та суттєвого зменшення собівартості та супутніх витрат за умови дотримання соціальної цінової політики;

– використання сучасних методів системи державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом на відповідних рівнях (мезо-, макрорівнях) за допомогою реструктуризації або формування функціональних елементів державного моніторингу транспортних послуг та, враховуючи європейський та міжнародний досвід щодо даних питань;

– сприяння підвищенню контролю за безпекою пасажирського автомобільного транспорту та, як наслідок, зменшення кількості та тяжкості дорожньо-транспортних пригод, урахування показників екологічної безпеки пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– пошук можливостей для часткового або повного оновлення рухомого складу пасажирського автомобільного транспорту, який знаходиться у державній власності, та реалізація механізмів контролю щодо технічного стану пасажирського автомобільного транспорту, який належить приватним підприємствам, враховуючи європейські та міжнародні вимоги;

– реалізація заходів щодо підвищення професійного рівня суб'єктів, які надають населенню пасажирські автомобільні послуги, за рахунок видачі відповідних дозволів, проведення моніторингів та здійснення державного контролінгу в даній сфері.

Система реалізації пріоритетних напрямків державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу включає відповідні елементи, а саме: методи державного регулювання, а також відповідні принципи, функції управління пасажирським автомобільним транспортом та фактори впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

Деякі науковці виділяють окремі методи державного регулювання, які спрямовані на забезпечення:

– гарантованого рівня доступності і якості транспортних послуг для населення, включаючи розробку та впровадження мінімальних соціальних транспортних стандартів відносно можливості переміщення населення по території країни, а також розробку нормативної бази, що регулює комерційний допуск до транспортної діяльності в галузі пасажирських перевезень;

– безпеки і стійкості транспортної системи, включаючи вдосконалення нормативно-правової бази, на забезпечення безпеки в транспортній галузі і розвитку транспортної системи, вимог щодо забезпечення військової безпеки України, а також удосконалення нормативно-правової бази, що регулює шкідливу дію транспорту на навколишнє середовище і здоров'я людини, у тому числі й визначення умов допуску підприємств до транспортної діяльності [140].

Крім того державне регулювання контролю сфери автомобільного транспорту реалізується шляхом проведення центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування економічної, тарифної, науково-технічної та соціальної політики, ліцензування, стандартизації та сертифікації на автомобільному транспорті, задоволення потреб автомобільного транспорту в паливно-енергетичних і матеріально-технічних ресурсах і транспортних засобах [4].

Дослідження та визначення категорій «метод управління», «метод державного управління» пасажирським автомобільним транспортом потребує аналізу не тільки існуючих наукових позицій,

але й оцінки факторів впливу на процес формування та удосконалення окремої системи методів.

Якщо дослідити існуючі підходи до категорії «методу державного регулювання», необхідно зосередитись на окремих дефініціях, а саме: «метод управління» та «метод державного управління».

Методи управління визнаються як сукупність способів і прийомів впливу на колектив працівників та окремих виконавців з метою досягнення встановлених цілей. За їх допомогою орган управління впливає на окремих працівників і підприємство у цілому[163].

У свою чергу, ефективність державного управління залежить від діяльності органів влади та системи переконання та впливу на відповідний об'єкт управління, у якості якої виступають безпосередньо методи державного управління, які включають окремі засоби та прийоми впливу відповідних органів державного управління транспортною сферою та віддзеркалюють якість роботи держави.

Отже, на нашу думку, методом державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є способи ефективного впливу суб'єктів державного регулювання в особі державних інституцій на відповідні об'єкти з метою досягнення економічного та соціального ефекту як в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, так й у суспільстві.

На основі аналізу наукових підходів та останніх досліджень, систематизація методів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на теоретико-методологічних та нормативно-правових засадах, які враховують особливості діяльності визначених суб'єктів господарювання.

Таким чином, вплив на суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу з боку держави здійснюється за допомогою

наступних методів, механізми реалізації яких закріплено на нормативному рівні, а саме:

– здійснення тарифного регулювання за допомогою проведення державної цінової політики щодо вартості транспортних послуг. Важливими напрямками методу тарифікації є формування умов для забезпечення стабільного розвитку пасажирського автомобільного транспорту, стимулювання розробки та реалізації новітніх технологій перевезень з використанням еко транспорту, враховуючи національні досягнення та світовий досвід. Державна тарифна політика спрямована на досягнення збалансованих гармонічних відносин між обсягом витрат та платоспроможним попитом на транспортні послуги, які відповідають національним та міжнародним вимогам, а також на процес акцентування соціальних аспектів щодо формування прозорих та доступних тарифів на пасажирські перевезення;

– розробка та встановлення стандартів та нормативів, які закріплюються у відповідних нормативно-правових актах. Перш за все, транспортні засоби, за допомогою яких здійснюються пасажирські перевезення, повинні відповідати національним та міжнародним вимогам щодо безпеки, екології. Крім того, суб'єкти господарювання, які входять до пасажирського автомобільного транспортного комплексу, повинні дотримуватися обов'язкових вимог щодо технічного стану, встановленого порядку експлуатації та обслуговування транспортних засобів, а також щодо забезпечення високої якості наданих послуг через надійність та комфортність перевезень та безпеку життя та здоров'я споживачів транспортних послуг;

– проведення ліцензування суб'єктів господарювання щодо здійснення окремих видів діяльності з надання транспортних послуг пасажирським автомобільним транспортом. В сучасних умовах на законодавчому рівні визначені механізми ліцензування на автомобільному транспорті, у тому числі пасажирському, елементи якого дають можливість і право розпочати діяльність та визначити загальні та спеціальні умови щодо надання високоякісних

послуг з перевезення пасажирів, враховуючи обрані напрямки діяльності суб'єктів господарювання. Основною метою надання спеціальних дозволів на здійснення транспортних послуг є створення, перш за все, конкурентного середовища, що позитивно вплине на якість транспортних та супутніх послуг, забезпечення безпеки пасажирських перевезень, виконання вимог щодо технічного стану транспортних засобів для окремих видів перевезень, у тому числі міжнародних;

– забезпечення процедури здійснення контролю та моніторингу за діяльністю суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу за допомогою окремих визначених інструментів з метою дотримання законодавчих норм в транспортній галуззі, особливо, що стосується організації пасажирських перевезень, у тому числі ліцензування даних видів діяльності та дотримання договірних умов на державному та міжнародному рівні.

Своєчасне викриття несумлінних перевізників та притягнення їх до відповідальності дає можливість підняти планку щодо якості транспортних послуг та здійснювати захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень, як внутрішніх, так і міжнародних.

На думку окремих науковців державне управління ринку пасажирських транспортних послуг виокремлює економічні та адміністративні методи регулювання.

Адміністративні методи повинні забезпечувати регулювання діяльності природних монополій, доступу власників транспортних засобів, а також експедиторів і перевізників до професійної діяльності з використанням механізмів ліцензування або декларування. Адміністративні методи регулювання діаметрально протилежні природі ринку в його класичному розумінні, вони блокують вплив відповідних ринкових регуляторів.

В свою чергу, економічні методи формування конкурентного ринку транспортних послуг передбачають реалізацію механізмів податкової, тарифної та інвестиційної політики [161].

Акцентування на питаннях групування та систематизації методів державного регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом дає можливість зосередитись на пріоритетних формах методів, а саме: адміністративних, економічних та нормативно-правових, кожен з перелічених методів наповнюється окремими інструментами та важелями реалізації.

Адміністративні методи державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні ґрунтуються на обов'язковому виконанні тих чи інших правил або розпоряджень та здійснюються в таких формах:

- прямі адміністративні (розпорядження, постанови обов'язкового характеру тощо);
- правила, які регулюють діяльність функціонуючих у регіоні підприємств (регулюючі методи);
- рекомендації, а також контроль (податковий, фінансово-бюджетний).

Проте тільки адміністративними методами не можна забезпечити ефективне розв'язання всієї сукупності проблем, які виникають в автотранспортному процесі. Тому адміністративні методи повинні використовуватися у взаємозв'язку з економічними методами.

Усі економічні методи державного регулювання розвитку підприємств можна поділити на дві групи: примусові механізми (штрафні санкції, цінове (тарифне) регулювання, податки, збори тощо) та заохочувальні механізми (податкові, митні, торговельні та інші пільги, пільгове кредитування, субсидування цін тощо). Економічні методи формування конкурентного ринку транспортних послуг передбачають реалізацію механізмів податкової, тарифної і інвестиційної політики [173].

В умовах проведення економічних та політичних реформ в державі та в процесі євроінтеграції національної економіки на соціально-економічний стан суттєво впливає розвиток ринку пасажирського автомобільного транспорту, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища.

В свою чергу, на нашу думку, саме застосування окремих шляхів до формування методів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які характеризуються синергетичним ефектом дії та реалізації, забезпечить можливість розв'язання проблем розвитку транспортних послуг як на внутрішньому, так і міжнародному ринках.

Виділення методів державного регулювання на основі програмно-цільового, ситуаційно-програмного, нормативно-цільового та індикативно-системного аспектах уможливило підвищення якісних та кількісних показників щодонадання транспортних та інших спеціалізованих послуг відповідними суб'єктами господарювання.

Теоретико-методологічним базисом для узгодження норм витрачених ресурсів і розподілу доходів серед суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи обсяги послуг та їх якісний рівень, є нормативно-цільовий метод регулювання. При цьому серед об'єктів державного регулювання виділяють показники інтенсивності розвитку суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дає можливість ототожнювати мету з системою нормативних обмежень та вимог.

Результати досліджень окремих підходів щодо методів державного регулювання транспортної галузі дали можливість виділити найпопулярніший метод – програмно-цільовий, який характеризується ґрунтовним базисом й результативністю та активно застосовується майже у всіх сферах державного управління.

На думку Д. Стеченко, програмно-цільовий метод в управлінні регіональним розвитком – це система науково-методичних заходів, яка забезпечує розв'язання проблем міжгалузевого та міжрегіонального характеру шляхом ув'язування цілей з ресурсами. В свою чергу Н. Карданська підкреслює, що програмно-цільова модель забезпечує прив'язку цілей плану і проекту з ресурсами за допомогою спеціальних

програм, що налаштовує на комплексне здійснення проектних робіт та ефективний розвиток виробництва [134].

На нашу думку, програмно-цільовий метод активно застосовується в процесі формування та використання бюджетів всіх рівнів, що забезпечує виконання принципів прозорості, ефективності та економічної цілеспрямованості. Досягнення конкретних пріоритетних напрямків відповідно до системної мети, реалізація якої обмежена окремим терміном і деталізована спеціальною програмою розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи соціальні, екологічні та економічні аспекти, супроводжується процесом кумуляції відповідних ресурсів.

Слід зазначити, що проблемні аспекти соціально-економічного розвитку територій конвертуються в конкретні програми і проекти з зазначенням конкретних термінів виконання, учасників, виконавців та інших ознак, властивих проектному підходу (розрахунок економічної ефективності інвестиційних проектів програми, терміну окупності інвестицій, норми прибутку), які є важливими інструментом для переходу регіонів і міст на самофінансування та самостійне рішення питань комплексного фінансового забезпечення економічного і соціального розвитку [33].

Програмно-цільовий метод полягає в науковому обґрунтуванні актуальних народногосподарських проблем, формулюванні економічних цілей, що впливають з цих проблем, визначенні комплексу взаємопов'язаних заходів і адресних планових завдань, що дозволяють з урахуванням наявних ресурсів своєчасно вирішити виникаючі проблеми і досягти поставленої мети. Оскільки в програмі передбачаються не тільки програмні завдання, а й заходи, забезпечують виконання цих завдань, вона є як засобом планування, так і інструментом управління вирішуваної проблеми [203].

Згідно з даним методом, реалізація відповідних державних програм розвитку транспортної галузі залежить від складеного балансу ресурсів та мети з урахуванням особливостей діяльності суб'єктів та об'єктів державного управління.

Слід підкреслити, що наявність окремих негативних факторів впливу значно ускладнює процес функціоналізації розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що пов'язано, по-перше, з проблемами суперечності завдань і ситуацій, які повинні бути розв'язані в процесі реалізації відповідних державних транспортних програм розвитку.

Отже, існування зазначених аспектів виокремлює наступний метод державного регулювання, а саме: ситуаційно-програмний, підґрунтям якого, є поєднання принципів, методів та напрямків планування процесу управління, враховуючи сучасні теоретико-методологічні підходи.

В основі даного методу покладено структурно-логічний ланцюг: ситуація – мета – рішення – концентрація потенціалу – результат, який дає можливість не тільки виявляти проблему або неординарну ситуацію, але й побудувати зважені рішення, що є запорукою ефективної державної політики у галузі транспорту.

Функціонування ситуаційно-програмного методу визначає існування наступного методу державного регулювання, який включає елементи стратегічного планування, яке вирішує проблеми як перспективного, так і ситуаційного напрямку.

Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується, перш за все, на окремих індикативних методах управління, які формують орієнтовне планування, що враховується аспектами інституційної державної політики в умовах розвитку транспортної та інших галузей.

Необхідно зазначити, що в основі індикативно-системного методу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу знаходяться саме індикативні плани, які враховують цілі суб'єктів господарювання та стратегічні напрямки державного рівня щодо розвитку як економічного, соціального, так і екологічного характеру.

При цьому в якості системного економічного показника може виступати відповідний індикатор, за допомогою якого можливо

вимірювати або передбачати вектор розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи постійні та змінні фактори внутрішнього та зовнішнього середовища.

Крім того, індикативно-системний метод державного регулювання використовується в процесі функціонування ефективного механізму розвитку як транспортної галузі в цілому, так і її складових, з урахуванням побудови транспортно-логістичних систем та відповідних інфраструктурних елементів.

Узагальнення та систематизація досліджених методів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу за окремими ознаками представлено на рис. 1.7.

Використовуючи збалансовану політику державних інституцій на різних рівнях управління, які саме реалізують та застосовують відповідні методи регулювання пасажирського автомобільного транспорту, можливо здійснювати поступове досягнення стратегічної мети щодо задоволення соціально-економічних, фінансових та екологічних інтересів в умовах зміни вектору розвитку національної економіки.

Важливою проблемою сучасної системи державного управління транспортною галуззю, у тому числі й пасажирського автомобільного транспортного комплексу, є тотальна неузгодженість не тільки методів державного регулювання у вирішенні завдань, але й дублювання повноважень державних органів, які найчастіше нехтують специфічними ознаками пасажирського транспорту, а також не враховують еволюційні погляди та напрямки міжнародного характеру.



Рис. 1.7 – Методи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Пасажирський автомобільний транспортний комплекс має суттєве економічне і соціальне значення, забезпечує виконання окремих загальнодержавних функцій, що є обов'язковою умовою матеріального виробництва з відповідним інфраструктурним аспектом, враховуючи пріоритетні напрямки розвитку національної економіки.

Пасажирський автомобільний транспортний комплекс, який носить міжгалузевий характер, суттєво впливає на відповідні процеси, які наповнюють економіку держави, у тому числі на

процеси виробництва продукції, надання послуг, забезпечення окремих видів діяльності транспортними послугами тощо.

У сучасних умовах господарювання та функціонування економічних систем найважливішим елементом ринкової інфраструктури є саме транспортний комплекс, у тому числі пасажирський автомобільний транспортний комплекс, який забезпечує не тільки безперебійність та стабільність виробничих процесів, але уможлиблює діяльність невиробничої сфери та реалізацію різноманітних потреб населення у транспортних послугах. Отже, саме транспортний комплекс, у тому числі, пасажирський автомобільний, виконує роль поєднання та узгодженості різних інтересів у суспільстві за рахунок виконання своїх функцій. За певним поєднанням масштабів прямих і непрямих, адміністративних і економічних методів в державній економічній політиці виділяють три моделі державного регулювання: імперативну, індикативно-інформаційну і економіко-параметричну. Імперативна модель характеризується переважно адміністративними, директивними методами управління. Індикативно-інформаційна модель будується на спонуді економічних суб'єктів до дій в певному напрямі шляхом надання цим суб'єктам всієї системи економічної інформації.

Інформаційний характер систем обумовлює безповоротність часу в рамках процесу системної еволюції - розвитку на принципах самоорганізації. Це означає, що розвиток економіки і її ускладнення не повинен бути пов'язаний з дозволом типу «спочатку поруйнуємо старе, потім створимо нове». Поєднання цих процесів базується на масовому множинному виборі, що забезпечується не тільки конкурентним ринком, але і всією відтворювальною і інституційною структурою економіки.

Економіко-параметрична модель характеризується створенням зведення «правил» економічної поведінки, заданих державою в імперативній і в індикативній формі. Ця модель є проміжною формою державного регулювання, що сполучає методи прямої законодавчої (адміністративного) і непрямой економічної дії на діяльність господарюючих суб'єктів [161].

В свою чергу, процес державного регулювання в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу характеризується окремими ознаками, а саме:

- цілісністю та спрямованістю дії;
- значимістю суспільних та підприємницьких інтересів у транспортній сфері;
- обов'язковістю суттєвого впливу на діяльність суб'єктів господарювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу;
- впровадженням елементів державної політики за допомогою відповідних способів та прийомів.

Таким чином, основними функціями державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу:

- створення умов для наближення рівня пропозиції транспортних послуг до його оптимального значення, враховуючи відповідні можливості окремих бюджетів, та забезпечення необхідного рівня пропозиції транспортних послуг з пасажирських перевезень, який буде достатній для задоволення транспортних потреб громадян, а також юридичних осіб;
- прогнозування існуючих та змінюючихся потреб щодо перевезень, з урахуванням категорій пільгових пасажирів, джерел формування бюджетів різних рівнів, а також показників доходів населення та механізму формування відповідних тарифів на автомобільні пасажирські перевезення, як приватним, так і громадським транспортом;
- ефективна координація діяльності всіх напрямків пасажирського автомобільного транспорту, у тому числі, оптимізація існуючих маршрутів громадського транспорту та створення нових;
- підготовка та проведення тендерів на виконання державних замовлень, забезпечення прозорості відповідних організаційних та конкурсних етапів, як для суб'єктів мікроекономічного середовища, так і для населення, з послідовним процесом укладання та виконання договорів з транспортними підприємствами;

– встановлення та контроль за виконанням принципів справедливої конкуренції на ринку пасажирських транспортних послуг, а також здійснення антимонопольного регулювання даної сфери;

– здійснення контролю за ефективним та цільовим використанням коштів, дотриманням нормативних актів, які регулюють функціонування як приватного, так громадського пасажирського автомобільного транспорту;

– проведення контрольних дій за технічним станом транспортних засобів, станом здоров'я професійним рівнем водійського складу, захист прав споживачів на ринку послуг з пасажирських перевезень з розглядом скарг і пропозицій; підвищення технічного рівня пасажирського транспорту, його поновлення та модернізація; контроль за виконанням національних та європейських норм екологічної безпеки для забезпечення умов щодо підвищення показників комфортності, екологічності та безпечності транспортної діяльності щодо здійснення автомобільних перевезень пасажирів;

– процедури вдосконалення нормативно-правової бази з питань організації та здійснення обслуговування населення пасажирським автомобільним транспортом;

– забезпечення оптимізації та зниження витрат при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом за допомогою створення програм підвищення ефективності функціонування пасажирського автомобільного транспорту за рахунок здійснення систематичних перевірок за цільовим використанням коштів; оцінки ефективності управління та функціонування громадського пасажирського автомобільного транспорту, а також розробки пропозицій щодо ефективної діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– розвиток інноваційно-інвестиційної діяльності в сфері пасажирського автомобільного транспорту, формування умов для розвитку інфраструктури громадського пасажирського автомобільного транспорту і максимальне наближення її до ефективного стану, враховуючи створення умов для фінансової

підтримки діяльності окремих підприємств пасажирського автомобільного транспорту.

Зазначені функції державного регулювання конкретизуються за допомогою відповідних органів управління на макро- та мезорівнях через визначені та закріплені повноваження, враховуючи рівень управління та напрямок державного регулювання.

До основних принципів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу відносяться:

– принцип збереження рівноважної структури витрат пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на необхідності і доцільності дотримання сформованої структури витрат суб'єктів і поступове, але незначне зниження частки витрат суб'єктівна пасажирському транспорті з ростом відповідних доходів. При цьому порушення принципу і збільшення частки витрат на пасажирському транспорті тільки за рахунок зростання тарифів може призвести до значної зміни бюджетів окремих суб'єктів, що негативно позначиться на розвитку виробництва товарів і послуг в інших галузях і секторах національної економіки;

– принцип макроекономічної рівноваги базується на доцільності стримування необґрунтованого зростання транспортних тарифів, які за своєю суттю є транспортними витратами для інших суб'єктів господарювання. Значне зростання транспортних тарифів може стати причиною зростання цін в інших галузях і секторах національної економіки, порушення макроекономічних цінових паритетів та рівня інфляції. Даний принцип напряму пов'язаний з принципом кібернетичного управління макрологістичної системи пасажирського транспорту, у т.ч. і громадського;

– принцип мікроекономічної ефективності полягає у необхідності введення економічно обґрунтованих цін на транспортні послуги для того, щоб не тільки зберегти обсяги пасажирських перевезень, але й покращити якість та екологічність послуг;

– принцип ресурсозбереження полягає у створенні умов для зниження суб'єктами, що надають пасажирські транспортні послуги, витрат за рахунок використання сучасних технологій

енергозбереження, впровадження нової техніки, у тому числі застосування еко-транспорту, застосування найефективніших методів управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом;

– екологічної безпеки представляє собою один із найважливіших напрямків сучасної системи державного регулювання, що розкривається через забезпечення дотримання нормативів зниження шкідливості транспортних засобів та поступовий перехід на електротранспорт, який повністю відповідає сучасним світовим тенденціям, а також заборона у використанні застарілих транспортних засобів, за прикладом Європейських країн;

– принцип адаптивності прийнятих рішень полягає у врахуванні всіх суттєвих факторів щодо державного управлінського впливу на суб'єкти мікроекономічного середовища;

– принцип комфортності, який полягає у дотриманні пасажирськими транспортними та обслуговуючими підприємствами сучасних вимог щодо підвищення якості наданих послуг, культури обслуговування пасажирів як приватного, так і громадського транспорту незалежно від вартості послуг. Крім того, важливим аспектом є забезпечення сукупності заходів щодо логістичної оптимізації транспортних потоків у відповідних адміністративних одиницях;

– принцип відкритості (прозорості) економічної політики в сфері пасажирського транспорту полягає у інформуванні населення щодо формування тарифів на відповідні послуги, а також напрямків використання новітніх технологій, які характеризуються високою економічною та екологічною спрямованістю;

– принцип безпеки перевезень базується на дотриманні європейських стандартів безпеки щодо пасажирських автомобільних перевезень. Державне регулювання системи забезпечення безпеки дорожнього руху повинно бути спрямоване на здійснення профілактичних заходів щодо запобігання дорожньо-транспортних пригод та зниження тяжкості їх наслідків для всіх учасників, враховуючи відповідні фактори та нормативні вимоги. Важливим сегментом державного регулювання вважається відповідна

налагоджена система контролю за безпечним технічним станом пасажирського автомобільного транспорту, професійним рівнем підготовки водіїв, стану їх здоров'я, рівнем якості послуг обслуговуючих підприємств тощо;

– принцип ситуаційного державного регулювання, який полягає у розробці шляхів управління системою пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням нормативних вимог та факторів впливу внутрішнього та зовнішнього середовища, а саме: умов на ринку автотранспортних послуг, стану фінансово-економічних інструментів, попиту серед населення тощо;

– принцип збалансованості пріоритетних інтересів базується на формуванні системи загальних пріоритетів для кожного суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи розроблені стратегічні та тактичні цілі;

– принцип конкурентоспроможності – це, перш за все, розробка напрямків державного регулювання щодо підвищення платоспроможності, рентабельності, стратегічності, адаптивності, фінансової та управлінської прозорості, а також інвестиційної привабливості пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи особливості адміністративних одиниць та потреби різних категорій населення;

– принцип запобігання монопольного становища базується на реалізації політики державного регулювання щодо окремих суб'єктів пасажирського автомобільного комплексу, які надають послуги перевезень або обслуговують їх діяльність;

– принцип емерджентності характеризує цілісність державного впливу на систему пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи сегменти цієї системи:

– принцип соціальної спрямованості державного регулювання полягає в акцентуванні соціальних питань при розробці програм розвитку пасажирського транспорту, враховуючи категорії громадян з обмеженими фізичними можливостями та громадян, які користуються пільгами.

Систематизація принципів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу представлено на рис. 1.8.



Рисунок 1.8–Принципи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Таким чином, процес реалізації перелічених принципів державного регулювання базується на основі застосування інструментального забезпечення, яке наближає теоретичні аспекти до широкого практичного використання, враховуючи стратегічні напрямки діяльності та розвитку всіх сегментів системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

РОЗДІЛ 2

дослідження потенціалу розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу України

2.1 Сегментна характеристика транспортної галузі України з урахуванням потенціалу розвитку

Транспортна галузь України пройшла значний етап еволюції від командно-адміністративної системи до ринкової економіки, а її суб'єкти від державної власності до приватної, які здійснюють господарську діяльність у умовах конкуренції та глобалізації міжнародного макроекономічного середовища. Національне макроекономічне середовище України має потужну транспортну систему перевезки пасажирів, сегментними складовими якої є залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий та міський електричний транспорт.

Для задоволення потреб користувачів транспортної галузі всі види транспорту повинні бути взаємопов'язані та працювати злагоджено. Загальна транспортна мережа України включає 20,9 тис. км залізничних колій загального користування, у тому числі електрифікованих – 9,9 тис. км; експлуатаційна довжина річкових судноплавних шляхів загального користування – 1,5 тис. км; довжина автомобільних доріг загального користування – 163 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – 159,4 тис. км; експлуатаційна довжина тролейбусних ліній загального користування складає 3,2 тис. км; експлуатаційна довжина трамвайних колій загального користування – 1,5 тис. км; експлуатаційна довжина метрополітенівських колій загального користування – 0,1 тис. км.

Транспортна галузь є одним з основних сегментів національного макроекономічного середовища, сучасне ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення

європейського вектору розвитку країни, захисту її економічних інтересів та підвищення соціального добробуту населення. Транспортна галузь недостатньо задовольняє потреби національного макроекономічного середовища та її суб'єктиву перевезеннях, а саме, за показниками якісної та кількісної орієнтації перевезень пасажирів, безпеки надання транспортних послуг, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище. Базовими проблемами транспортної галузі є значний знос рухомого складу та інфраструктури забезпечення, недостатній обсяг капітальних інвестицій, необхідних для оновлення та забезпечення її інноваційного розвитку, недостатність фінансування на рівні державного та місцевих бюджетів, недосконалість сучасних форм лізингових операцій в галузі та достатньо низький рівень використання транзитного потенціалу національного простору України.

Особливо необхідно відмітити про низький рівень транспортної безпеки перевезення пасажирів. Значно гірші у порівнянні з країнами Європейського Союзу показники аварійності на автомобільному транспорті, зокрема, у 2016 році у порівнянні з 2015 роком збільшилася кількість дорожньо-транспортних пригод на 11,6 %, до понад 154 тисяч аварій.

Автомобільний транспорт є вагомою складовою транспортної системи України щодо перевезень пасажирів і вантажів та впливу на економіку й суспільство. Його частка у перевезенні пасажирів складає 49,4%, вантажів – 60%. Автобуси є єдиним громадським транспортом для 412 з 460 міст України та понад 96% сільських населених пунктів [22]. Мережа автомобільних доріг України має протяжність 163 тисяч кілометрів та має суттєві недоліки.

Українські дороги посіли 137-ме місце зі 144 у рейтингу якості доріг від «The World Economic Forum». За даними організації, найкращі дороги має Франція, ОАЕ, Сінгапур, Португалія, Оман, Швейцарія, Австрія, Гонконг, Фінляндія і Німеччина. Нижче нашої країни знаходяться Монголія, Гвінея, Румунія та Гаїті. Найгірші дороги – у Молдові [184].

Необхідно відмітити, що у 2016-2017 рр. здійснюється початок відновлень ремонтних робіт на автошляхах України та він є визначальним у переході на нові механізми фінансування дорожньої галузі. У 2017 році на ремонт доріг у державному бюджеті України закладено 36 млрд. грн., а на наступний період збільшення планується понад 60 млрд. грн., що може свідчити про суттєве покращення автомобільних доріг загального користування.

Розвиток автомобільного пасажирського транспорту є важливим компонентом стратегії європейської інтеграції національного макроекономічного середовища України. Автомобільний пасажирський транспорт має такі об'єктивні переваги: швидкість, розвинута мережа маршрутів, конкурентоспроможність, передовий логістичний досвід міжнародних автомобільних перевізників тощо.

Автомобільний транспорт функціонує у розвиненому конкурентному середовищі, є привабливим з точки зору капітальних інвестицій, має достатньо швидкі темпи окупності вкладень, низькі витрати операторів задля функціонування автодорожньої мережі. З точки зору забезпечення цінової доступності послуг галузь демонструє найвищу цінність для користувачів серед інших видів транспорту. Оскільки автомобільний транспорт є майже повністю приватним, особливої уваги потребує опрацювання питання покращення статистичної інформації щодо перевезень, необхідної для вдосконалення планування у транспортному секторі на основі національної транспортної моделі у зв'язку з іншими видами транспорту, щоб забезпечити раціональне використання транспортної інфраструктури та формування державної політики, спрямованої на зниження негативного впливу автомобільного транспорту щодо безпеки руху та навколишнього середовища [22].

Як зазначалося у дослідженні, основним засобом державного регулюючого впливу на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів є ліцензування. У табл. 2.1, за даними Міністерства інфраструктури України, наведено інформація щодо діючих ліцензій за попередній рік. Загальна кількість виданих

ліцензій на транспортні перевезення складає 45360 од., з яких надання послуг тільки з перевезення пасажирів складає 30247 од., частка яких складає 2/3 від загальної кількості виданих ліцензій.

Таблиця 2.1 – Інформація щодо діючих ліцензій в системі транспортних перевезень

Вид транспортних перевезень	Кількість діючих ліцензій, од.	Частка діючих ліцензій за видами транспортних перевезень, %
1	2	3
Надання послуг з перевезення пасажирів автобусами	13295	29,30996
Надання послуг з перевезення пасажирів на таксі	15965	35,19621
Надання послуг з перевезення пасажирів легковими автомобілями на замовлення	987	2,175926
Надання послуг з перевезення небезпечних вантажів	1820	4,012346
Надання послуг з перевезення пасажирів та небезпечних вантажів	206	0,454145
Надання послуг з перевезення вантажів та пасажирів	636	1,402116
Надання послуг з перевезення вантажів	12451	27,44929
Разом	45360	100

У загальній кількості транспортних засобів, які здійснюють транспортні перевезення основними типами є: автобуси (74527 од.), таксі (23484 од.), легкові (4490 од.), вантажні (16127 од.). На даний час автомобільна транспортна система національного макроекономічного середовища налічує понад 9 млн. транспортних засобів різних типів.

У цілому, на ринку комерційних перевезень в цей час здійснюють підприємницьку діяльність майже 56,2 тис. перевізників, які в своїй діяльності використовують більш 154 тис. транспортних засобів [202].

У 2016 р. усіма видами транспорту виконано пасажирообіг обсягом 102,2 млрд. пас. км, послугами пасажирського транспорту скористалися 4854,4 млн. пасажирів, що становить відповідно 105,4 та 94,0 % обсягу 2015 року. Відправлення пасажирів залізничним транспортом (з урахуванням перевезень міською електричкою) порівняно з 2015 роком зменшилися на 0,1%. Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 2,0 млрд. пасажирів, що на 10,0 % менше від обсягів перевезень пасажирів у 2015 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 20,5%. Перевезення пасажирів морським транспортом збільшилися на 18,8 %. Авіаційним транспортом перевезено 8,3 млн. пасажирів, що на 31,3% більше, ніж у 2015 р.

Міським електротранспортом перевезено 2,4 млрд. пасажирів, що на 3,5% менше, ніж у 2015 р. [121].

Аналітичні показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.2. Показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 роки мають негативну динаміку. З кожним роком зменшується кількість споживачів послуг наданих пасажирським автомобільним транспортом за рахунок переорієнтації на інші види транспорту. Але при цьому пасажирооборот за період 2015-2016 роки є відносно стабільним.

Необхідно відмітити, що показники за 2014-2016 роки визначені без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

Таблиця 2.2 – Аналітичні показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	3719,4	92,70	52063,8	94,30
2011	3604,6	96,91	51396,2	98,72
2012	3448,7	95,67	50368,6	98,00
2013	3340,8	96,87	49091,7	97,46
2014	2915,3	87,26	42696,9	86,97
2015	2259,8	77,52	34775,6	81,45
2016	2025,0	89,61	34488,0	99,17

Аналітичні показники перевезення пасажирів залізничним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.3. Показники перевезення пасажирів залізничним транспортом за період 2014-2016 роки мають достатньо стабільну динаміку. Але при цьому пасажирооборот за період 2015-2016 роки має тенденцію до збільшення.

Таблиця 2.3 – Аналітичні показники перевезення пасажирів залізничним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	426,6	100,20	50038,4	103,5
2011	430,1	100,82	50837,4	101,60
2012	429,6	99,88	49443,9	97,26
2013	425,4	99,02	49098,3	99,30
2014	389,1	91,47	35623,5	72,56
2015	389,8	100,18	35425,6	99,44
2016	389,5	99,92	36954,0	104,31

Аналітичні показники перевезення пасажирів водним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.4.

Таблиця 2.4 – Аналітичні показники перевезення пасажирів водним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	7,6	98,70	95,3	77,90
2011	8,0	105,26	91,7	96,22
2012	6,6	82,50	85,1	92,80
2013	7,3	110,61	77,9	91,54
2014	0,6	8,22	42,0	53,92
2015	0,6	100,00	22,3	53,10
2016	0,5	83,33	30,4	136,32

Показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 роки мають негативну динаміку. З кожним роком зменшується кількість споживачів послуг наданих водним транспортом за рахунок переорієнтації на інші види транспорту. Але при цьому пасажирооборот за період 2014-2016 роки має стрибкоподібний характер.

Аналітичні показники перевезення пасажирів авіаційним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.5. Показники перевезення пасажирів авіаційним транспортом за період 2010-2016 роки мають позитивну відновлювальну динаміку. Темп приросту у 2016 році складає 31,75 %. Але при цьому темп приросту пасажирообороту ще більше – 36,64%. Зазначені показники свідчать про достатньо значний потенціал розвитку перевезення пасажирів авіаційним транспортом під впливом високої конкуренції у даному сегменті.

Таблиця 2.5 – Аналітичні показники перевезення пасажирів авіаційним транспортом за період 2010-2017 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	6,1	119,20	10968,8	121,60
2011	7,5	122,95	13761,0	125,46
2012	8,1	108,00	14406,0	104,69
2013	8,1	100,00	12568,2	87,24
2014	6,5	80,25	11583,7	92,17
2015	6,3	96,92	11362,4	98,09
2016	8,3	131,75	15525,1	136,64

Аналітичні показники перевезення пасажирів трамвайним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.6. Показники перевезення пасажирів трамвайним транспортом за період 2010-2016 роки мають негативну динаміку. З кожним роком зменшується кількість споживачів послуг наданих трамвайним транспортом за рахунок переорієнтації на інші види транспорту. Пасажирооборот також має негативну тенденцію, але помірну досить.

Необхідно зазначити, що до міського електричного транспорту відноситься: трамваї, тролейбуси та метрополітен.

Таблиця 2.6 – Аналітичні показники перевезення пасажирів трамвайним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	713,8	90,70	3975,7	91,50
2011	798,0	111,80	4431,6	111,47
2012	799,7	100,21	4456,7	100,57
2013	757,4	94,71	4124,2	92,54
2014	769,9	101,65	4292,3	104,08
2015	738,3	95,90	4238,1	98,74
2016	694,0	94,00	3994,9	94,26

Міський електричний транспорт функціонує у: 51 місті України (53 підприємства) у яких працюють понад 33 тис. осіб та експлуатується: 2646 трамвайних вагонів, 3736 тролейбусів, 1927 км трамвайних ліній (177 маршрутів); 4412 км тролейбусних ліній (405 маршрутів). Щорічно послугами міського електротранспорту (трамвай, тролейбус) користується понад 2 млрд. пасажирів (з них 67% - громадяни пільгових категорій). На сьогоднішній день 95% трамвайних вагонів і 67% тролейбусів вичерпали нормативний термін експлуатації і потребують заміни. Також потребують невідкладного капітального ремонту або реконструкції значна кількість трамвайних колій та об'єктів енергопостачання. Результати державного технічного огляду свідчать, що близько 20% загальної протяжності трамвайних колій та контактної мереж, а також тягових підстанцій не відповідають вимогам правил експлуатації. Наразі при нормативному терміні експлуатації трамвая – 15 років, тролейбуса – 10 років:

– 1193 од. трамвайних вагонів віком понад 30 років;

– 1979 од. тролейбусів віком понад 20 років [202].

Значний рівень зношеності рухомого складу міського електротранспорту, недостатні темпи їх оновлення, призводять до зменшення кількості парку трамвайних та метрополітенівських вагонів,

тролейбусів. Необхідно також звернути увагу на значний моральний знос вагонів та троллейбусів.

Насамперед, через старіння і скорочення парку рухомого складу та погіршення його технічного стану відбувається зменшення обсягів пасажироперевезень і транспортної роботи, погіршення якості та безпеки транспортних послуг [202].

Аналітичні показники перевезення пасажирів троллейбусним транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.7. Показники перевезення пасажирів троллейбусним транспортом за період 2010-2016 роки має однакову негативну динаміку з трамвайним транспортом. З кожним роком зменшується кількість споживачів послуг наданих троллейбусним транспортом за рахунок переорієнтації на інші види транспорту. Пасажирооборот також має негативну тенденцію.

Таблиця 2.7 – Аналітичні показники перевезення пасажирів троллейбусним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	1203,6	93,80	6888,0	94,00
2011	1346,4	111,86	7810,6	113,39
2012	1345,5	99,93	7806,5	99,95
2013	1306,2	97,08	7613,0	97,52
2014	1092,3	83,62	6347,4	83,38
2015	1080,5	98,92	6092,1	95,98
2016	1038,7	96,13	5896,5	96,79

Аналітичні показники перевезення пасажирів метрополітенівським транспортом за період 2010-2016 рр. наведені у табл. 2.8. Показники перевезення пасажирів метрополітенівським транспортом за останні роки мають достатньо стабільну динаміку, у тому числі є стабільним також і пасажирооборот.

Таблиця 2.8 – Аналітичні показники перевезення пасажирів метрополітенівським транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн. пас.	у % до попереднього періоду	млн. пас. км.	у % до попереднього періоду
1	2	3	4	5
2010	760,6	101,10	5785,3	101,00
2011	778,3	102,33	5925,5	102,42
2012	774,1	99,46	5912,9	99,79
2013	774,8	100,09	5934,9	100,37
2014	725,8	93,68	5562,0	93,72
2015	700,4	96,50	5364,6	96,45
2016	698,4	99,7	5350,5	99,74

Загальні структурні показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 рр. зазначені в табл. 2.9. Синтетичні показники динамічного та структурного аналізу свідчать про зменшення користувачів послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом. На наш погляд, на зазначене явище вплинули: соціально-економічні та якісні фактори.

Таблиця 2.9 – Структурні показники перевезення пасажирів автомобільним транспортом за період 2010-2016 рр.

Рік	Перевезено пасажирів			Пасажирооборот		
	всього, млн. пас.	у т.ч. автомобільним транспортом	%	всього, млн. пас. км.	у т.ч. автомобільним транспортом	%
1	2			4	5	
2010	6837,7	3719,4	54,40	129815,3	52063,8	40,11
2011	6972,9	3604,6	51,69	134254,0	51396,2	38,28
2012	6812,3	3448,7	50,62	132479,7	50368,6	38,02
2013	6620,0	3340,8	50,47	128508,2	49091,7	38,20
2014	5899,5	2915,3	49,42	106147,8	42696,9	40,22
2015	5175,7	2259,8	43,66	97280,7	34775,6	35,75
2016	4854,4	2025,0	41,71	102239,4	34488,0	33,73

Особливістю сучасного етапу фінансово-економічного розвитку держави є завершальний перехід до ринкового макроекономічного середовища, у якому частка державної власності буде незначна та тільки у стратегічно необхідних суб'єктів господарювання. Фінансово-економічний стан у національному макроекономічному середовищі характеризується постійними змінами у правовому забезпеченні та неефективною податковою політикою, яка значно впливає на оцінку результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі та не дозволяє їм реалізовувати потенційні можливості. Тому об'єктивна оцінка результатів діяльності транспортної галузі набуває особливу важливість та зацікавленість дослідників.

Результати діяльності суб'єктів транспортної галузі характеризуються наступними компонентами: додана вартість, фінансовий результат, рентабельність. Зазначені компоненти визначають конкурентоздатність суб'єктів транспортної галузі національного макроекономічного середовища та їх потенціал розвитку. Необхідно відмітити, що відповідні результати діяльності суб'єктів транспортної галузі далеко не байдужі державним інституціям на різних рівнях з точки зору здатності їх своєчасно та у повному обсязі здійснювати свої соціально-економічні функції.

Фінансові результати галузевих суб'єктів господарювання до оподаткування за видами економічної діяльності за відповідний період 2016 року наведено у табл. 2.10 [115].

Результати таблиці свідчать, що суб'єкти транспортної галузі, у тому числі складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність за відповідний період отримали прибуток до оподаткування понад 12,2 млрд. Зазначимо, що 71,66 % загальної кількості суб'єктів галузевої спрямованості отримали позитивний фінансовий результат до оподаткування, а решта – негативний, на який приходиться 16,1 млрд. грн. Фінансові індикатори свідчать про ефективність роботи даного сегменту національного макроекономічного середовища.

У табл. 2.11, сформовані чисті фінансові результати за видами економічної діяльності, які свідчать також про ефективну роботу

даного сегменту національного макроекономічного середовища за відповідний період.

Таблиця 2.10 – Фінансові результати галузевих суб'єктів господарювання до оподаткування за видами економічної діяльності за 2016 рік, млн. грн.

Галузева спрямованість	Фінансовий результат, млн. грн.	Суб'єкти, які одержали прибуток		Суб'єкти, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат	у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	12239,0	71,6	28371,1	28,4	16132,1
тимчасове розміщування й організація харчування	-1863,4	71,6	1664,4	28,4	3527,8
інформація та телекомунікації	4240,6	68,8	12492,1	31,2	8251,5
фінансова та страхова діяльність	-91777,0	62,9	94985,6	37,1	186762,6
операції з нерухомим майном	-40260,7	60,1	11760,7	39,9	52021,4
професійна, наукова та технічна діяльність	23942,2	68,5	41695,7	31,5	17753,5
діяльність у сфері адміністративного та	-5737,2	70,1	5261,7	29,9	10998,9

Галузева спрямованість	Фінансовий результат, млн. грн.	Суб'єкти, які одержали прибуток		Суб'єкти, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат	у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат
допоміжного обслуговування					
освіта	112,4	67,7	248,0	32,3	135,6
охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	158,4	69,6	911,1	30,4	752,7
мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	-1214,7	61,5	1306,0	38,5	2520,7
надання інших видів послуг	251,6	72,4	348,5	27,6	96,9
сільське, лісове та рибне господарство	90661,0	87,8	103691,0	12,2	13030,0
промисловість	-11841,0	72,7	140764,6	27,3	152605,6
будівництво	-8902,0	70,7	8958,7	29,3	17860,7
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	7115,8	75,7	71697,8	24,3	64582,0
разом	-22875,0	73,4	524157,0	26,6	547032,0

В умовах трансформації національного макроекономічного середовища, з урахуванням європейського вектору розвитку, на результати діяльності суб'єктів транспортної галузі, у тому числі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, вплинули: відносна стабільність соціально-економічного середовища;

збільшення попиту на послуги; активна інноваційно-інвестиційна діяльність та ділова активність.

Таблиця 2.11 – Чистий прибуток (збиток) галузевих суб'єктів господарювання за видами економічної діяльності за 2016 рік, млн. грн.

Галузева спрямованість	Чистий прибуток (збиток), млн. грн.	Суб'єкти, які одержали прибуток		Суб'єкти, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат	у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	7007,3	71,0	23823,	29,0	16815,7
тимчасове розміщення й організація харчування	-1896,0	71,3	1494,8	28,7	3390,8
інформація та телекомунікації	1785,9	68,1	10043,8	31,9	8257,9
фінансова та страхова діяльність	-788,6	62,2	13228,1	37,8	14016,7
операції з нерухомим майном	-41200,6	59,6	10689,4	40,4	51890,0
професійна, наукова та технічна діяльність	25036,8	67,9	42591,5	32,1	17554,7
діяльність у сфері адміністративного та допоміжного	-6528,7	69,1	4500,6	30,9	11029,3

Галузева спрямованість	Чистий прибуток (збиток), млн. грн.	Суб'єкти, які одержали прибуток		Суб'єкти, які одержали збиток	
		у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат	у % до загальної кількості суб'єктів	фінансовий результат
обслуговування					
освіта	85,6	66,5	222,9	33,5	137,3
охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	33,5	68,8	788,4	31,2	754,9
мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	-1301,3	61,1	1282,7	38,9	2584,0
надання інших видів послуг	215,5	72,0	313,6	28,0	98,1
сільське, лісове та рибне господарство	90160,4	87,7	103203,9	12,3	13043,5
промисловість	-29096,1	72,3	116557,0	27,7	145653,1
будівництво	-10179,6	70,3	7791,4	29,7	17971,0
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	-4750,7	75,3	60616,5	24,7	65367,2
разом	28583,4	73,0	397147,6	27,0	368564,2

Суб'єкти транспортної галузі національного макроекономічного середовища прагнуть до того, щоб досягти найефективніших результатів господарювання. Для забезпечення ефективної діяльності суб'єктів транспортної галузі необхідне ефективне управління результатами господарської діяльності. Ефективність в системі транспортної галузі складається з безлічі

внутрішніх та зовнішніх факторів, які мають відповідний вплив на результати господарювання суб'єкта.

Основним принципом формування системи аналітичних показників ефективності є відношення результату діяльності до отриманого ефекту, співвідношення фінансового результату до доходу суб'єкта господарювання, або зогляду на використувані активи. Використання аналітичних інструментів ефективності у діяльності суб'єктів господарювання передбачає: формування функціонуючого механізму, спрямованого на процес підвищення ефективності; інноваційну діяльність з використанням досягнень науково-технічного прогресу; соціальну та екологічну складову у діяльності суб'єкта [175].

Загальним аналітичним інструментарієм для визначення економічних результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі є коефіцієнт рентабельності. Рентабельність основної діяльності, на підставі даних Державної статистичної служби України, за видами економічної діяльності за 2016 рік, наведено у табл. 2.12.

Таблиця 2.12 – Рентабельність основної діяльності за видами економічної діяльності за 2016 рік, млн. грн.

Галузь	Результат від основної діяльності	Витрати основної діяльності	Рівень рентабельності, %
Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність	18864,1	376855,8	5,0
тимчасове розміщування й організація харчування	-54,7	25432,9	-0,2
інформація та телекомунікації	9905,6	119945,0	8,3
фінансова та страхова діяльність	-3796,2	76818,3	-4,9
операції з нерухомим майном	-8768,2	119641,4	-7,3

Галузь	Результат від основної діяльності	Витрати основної діяльності	Рівень рентабельності, %
професійна, наукова та технічна діяльність	41617,4	236244,0	17,6
діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування	-4834,2	73705,5	-6,6
освіта	144,1	2501,8	5,8
охорона здоров'я та надання соціальної допомоги	660,7	14027,0	4,7
мистецтво, спорт, розваги та відпочинок	-1866,9	11680,5	-16,0
надання інших видів послуг	224,0	4045,0	5,5
сільське, лісове та рибне господарство	109298,6	345866,5	31,6
промисловість	96335,3	2301933,8	4,2
будівництво	31,	185880,8	0,0
оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів	56292,7	375874,4	15,0
разом	314053,6	4270452,7	7,4

Рентабельність – це прибутковість суб'єктів транспортної галузі або методичний інструментарій оцінювання економічної ефективності його діяльності у національному макроекономічному середовищі. Рентабельність відображає загальні результати діяльності суб'єктів транспортної галузі та залежить від обсягу наданих послуг, доходів і їх витрат. Вона комплексно відображає ступінь ефективності використання активів суб'єктів транспортної галузі, а саме – фінансових, матеріальних та трудових. Індикатори, які визначають рентабельність є своєрідними характеристиками

результатів діяльності суб'єкта транспортної галузі та відображають відносну прибутковість його у національному макроекономічному середовищі.

Загальна рентабельність основної діяльності суб'єктів транспортної галузі, у тому числі складського господарство, поштова та кур'єрська діяльність за відповідний період складає 5,0 %. Зазначений індикатор також свідчить про незначну ефективність господарювання суб'єктів транспортної галузі України. Необхідно відмітити, що він менше від середнього показника за видами економічної діяльності у національному макроекономічному середовищі та достатньо вагомо відстає від інших галузей (сільське, лісове та рибне господарство; професійна, наукова та технічна діяльність й інші).

Динаміка результативних показників галузевих суб'єктів господарювання за відповідний період 2016 року наведено у табл. 2. 13.

Таблиця 2.13 – Динаміка результативних показників галузевих суб'єктів господарювання за відповідний період 2016 року, млрд. грн.

Показник	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	2	3	4	5	6	7	8
Фінансові результати до оподаткування, млрд. грн.	5,8	8,7	7,5	0,8	-19,7	-13,9	12,2
Чистий прибуток (збиток), млрд. грн.	1,3	2,8	3,1	-1,4	-22,6	-17,8	7,1
Рентабельність операційної діяльності, %	5,6	6,1	5,4	3,5	-1,7	1,1	6,7

Структурно-динамічний аналіз показників результатів діяльності у 2010-2016 роки показав позитивну тенденцію у результатах роботи суб'єктів транспортної галузі національного макроекономічного

середовища. Основні фактори, які вплинули на зазначені результати – політична та економічна стабільність.

Таким чином, необхідно відмітити, що транспортна галузь є важливим життєзабезпечуючим сегментом національного макроекономічного середовища. Від рівня розвитку суб'єктів транспортної галузі, зокрема пасажирського автомобільного транспортного комплексу, залежить стабільність та розвиток національного макроекономічного середовища та його суспільства. У сьогоденних умовах векторіальності направленості є необхідність приділяти більш пильну увагу розвитку транспортної галузі, як забезпечуючого сегменту стратегічного розвитку національного макроекономічного середовища країни. Незначні, але стабільні темпи економічного розвитку національного макроекономічного середовища, у сукупності з інтеграційними процесами у єдиний європейський простір, ведуть до інтенсифікації міжнародних відносин та зростання соціально-економічних зв'язків, які будуть сприяти потенційному розвитку транспортної галузі країни.

Динаміка показників діяльності суб'єктів транспортної галузі, за останні періоди, надає впевненість у перспективному розвитку їх з урахуванням трансформаційних процесів, які притаманні у сучасності національному макроекономічному середовищу. Успішність суб'єктів транспортної галузі національного макроекономічного середовища залежить передусім від їх конкурентоздатності та визначається їх ефективною господарською діяльністю з урахуванням кількісних та якісних орієнтирів.

2.2 Дослідження споживачів послуг маршрутних і не маршрутних сегментів пасажирського автомобільного транспорту

В умовах сучасного ринку для формування асортиментної політики маршрутного та не маршрутного пасажирського автотранспортного підприємства (далі ПАТП) основними критеріями є попит споживачів і пропозиція на ринку послуг даних підприємств.

Аналізуючи ринкову пропозицію на ринку маршрутних ПАТП Одеського регіону, особливу увагу слід звернути на якість послуги, що надається, а саме таким характеристикам як: комфортність і швидкість доставки (перевезення), а також такій характеристиці як ціна.

Як показало опитування двадцяти керівників восьми маршрутних ПАТП Одеського регіону, вони зацікавлені в здобутті даних, які дозволяють формувати конкурентоспроможну асортиментну політику свого підприємства. Слід також відзначити, що всі респонденти порахували необхідним мати обґрунтовану інформацію про оптимальний асортимент по кожній групі послуг, що надавалися та забезпечували максимальний дохід.

Дослідження показали, що в середньому, в стандартних маршрутних ПАТП представлені 2 види послуг. В більшості випадків є стандартне транспортування (виїзд за маршрутом затвердженим Одеською міською радою) і ряд додаткових послуг, таких, як наявність туристичних маршрутів, індивідуальна оренда транспортного засобу з водієм тощо. Необхідно відмітити, що кількісний склад послуг залежно від групи значно вагається, рис. 2.1. Доставка за маршрутом займає 85% питомої ваги послуг маршрутних ПАТП, додаткові послуги займають 15%. З них, туристичні послуги займають 5%, індивідуальна оренда транспортного засобу з водієм – 8,6%, доставка співробітників на роботу та з неї – 1,4%.

З груп додаткових послуг, до послуг, питома вага яких склала менше 1%, відносяться – харчування під час перевезення (у тому числі напої) та наявність кваліфікованих екскурсоводів. Дуже часто в самому переліку послуг такі види відсутні взагалі. Причинами такої відсутності є їх низька рентабельність із-за великого об'єму витрат на їх придбання та низький рівень попиту. Обмеження кількості транспортних маршрутів пов'язано з особливостями роботи з ними, в деяких випадках – з посилюванням контролю з боку державних інституцій і потребами проїхати через декілька районів або областей,

що у свою чергу потребує додаткових документів для здійснення такого маршруту.

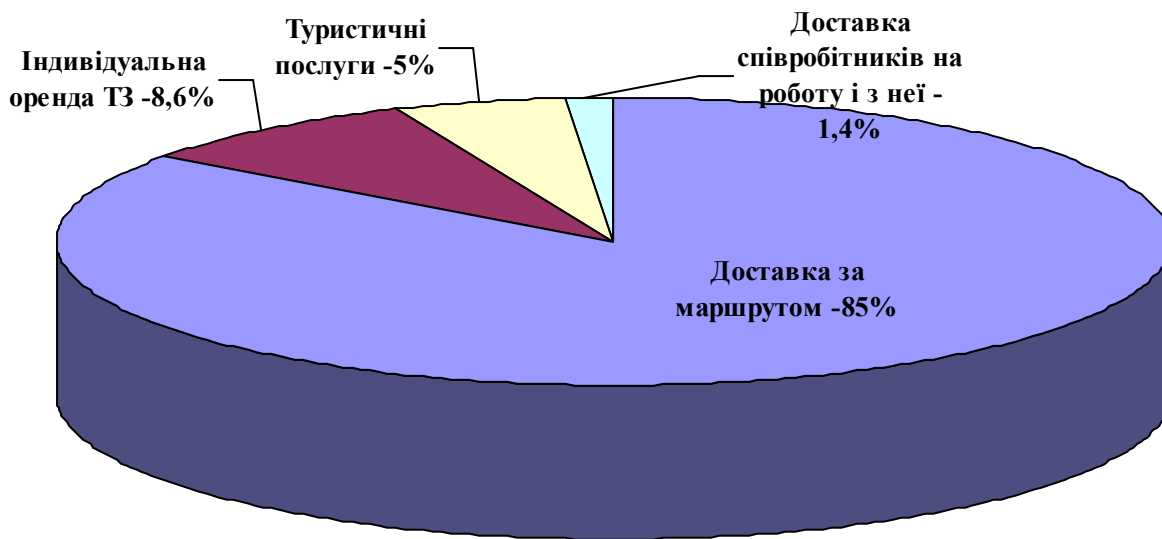


Рисунок 2.1 – Питома вага послуг маршрутних ПАТП в середньому

за суб'єктами господарювання на прикладі Одеського регіону

Політика формування асортименту послуг маршрутних ПАТП на прикладі Одеського регіону була вивчена нами за критеріями, наведених в табл. 2.14.

Таблиця 2.14 – Приоритетні напрями формування асортименту послуг маршрутних ПАТП Одеського регіону

№ п/п	Напрями формування асортименту	% опитаних
1	2	3
1	Збільшення асортименту за всіма групами послуг	40%
2	Збільшення асортименту окремих груп послуг	10%
3	Збереження асортименту на колишньому рівні	1%
4	Формування асортименту залежно від попиту і пропозиції	44%
5	Відсутність тенденції	5%

Як свідчать аналітична інформація, більшість маршрутних ПАТП формує асортимент залежно від попиту і пропозиції (44%).

Майже така ж частина суб'єктів транспортної галузі збільшує асортимент за всіма групами послуг (40%). Значні зміни на ринку підтверджують той факт, що лише 1% респондентів вважають за краще залишити асортимент на колишньому рівні. Збільшення асортименту за окремими групами послуг використовує 10% всіх респондентів. Практика формування асортиментного складу послуг відсутня в 5% маршрутних ПАТП.

Сьогодні, у деяких маршрутних ПАТП Одеського регіону існує ряд ексклюзивних нових послуг (наприклад, індивідуальна оренда транспортного засобу), які надаються постійним клієнтам або надаються при спеціальному замовленні. На питання анкети, як часто маршрутні ПАТП вводять в перелік послуг новий вигляд, були отримані наступні відповіді (рис. 2.2): найчастіше асортимент міняється в такій групі послуг як «За міських маршрутних таксі» – раз на місяць (51%); в групі послуг «Внутріміських маршрутних таксі» – рідше за 1 раз в квартал (50%). Таким чином, явно просліджується потенціальна можливість у маршрутних ПАТП вводити нові види послуг з покращеними характеристиками комфортності доставки пасажирів.

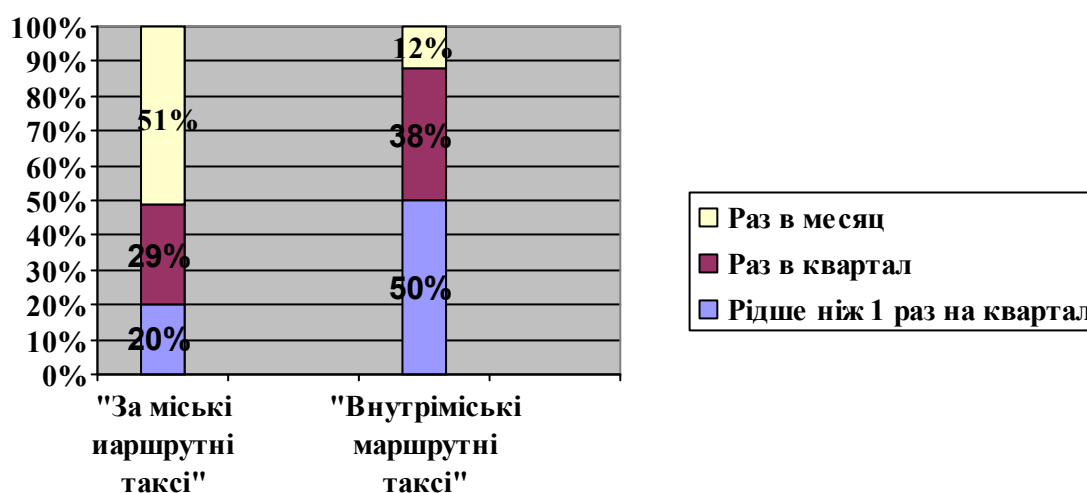


Рисунок 2.2 – Частота введення нового видів послуг в асортимент маршрутних ПАТП на прикладі Одеського регіону

Оптимістично виглядають дані про зміну структури попиту залежно від швидкості доставки постійних і випадкових споживачів (рис. 2.3). Як показало опитування ста робітників восьми маршрутних ПАТП Одеського регіону, найбільшу відповідність переваг спостерігається у постійних споживачів (58%). Поряд з цим, серед випадкових споживачів спостерігається менша залежність від швидкості доставки (37%).

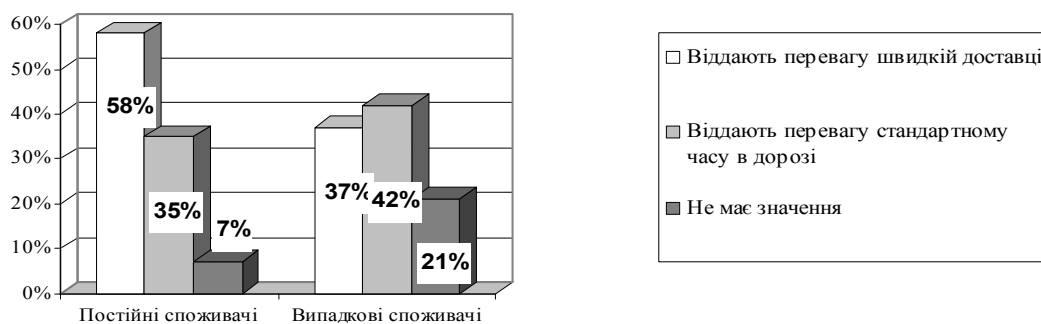


Рисунок 2.3 – Залежність зміни переваг споживачів від швидкості доставки маршрутними ПАТП на прикладі Одеського регіону

При опитуванні ста працівників восьми маршрутних ПАТП Одеського регіону з'ясувалося, що:

- 50% клієнтів використовують послуги маршрутних ПАТП групи «Внутріміські маршрутні таксі» із-за низької ціни та можливості отримання пільг;

- на долю групи «Заміські маршрутні таксі» приходить 28% клієнтів у зв'язку з необхідністю (місце роботи, місце проживання та ін.);

- 22% клієнтів користуються в основному не маршрутними ПАТП.

Такий великий відсоток респондентів, які використовують не маршрутні ПАТП (22%), пов'язаний з тим, що величина середнього доходу населення Одеського регіону значно відрізняється від середнього по Україні. Це обумовлено достатньо високою питомою вагою так званого «середнього класу».

З одного боку, половина споживачів послуг маршрутних ПАТП використовують їх із-за низької ціни. З іншої, за результатами опитування керівників маршрутних ПАТП, більшість їх віддає перевагу змінювати ціну відповідно до попиту – 65% респондентів; 22% опитаних віддають перевагу поступовому зменшенню цін на послуги маршрутних ПАТП; лише 13% віддають перевагу диференційованим цінам. В цілому асортимент більшості підприємств орієнтований на дешеві види послуг – в 55% випадків, на дорогих – в 10% випадків, без переваг – 35%.

В Україні та даний час існують досить жорстке та всеосяжне державне регулювання цін на послуги маршрутних ПАТП. Так, держава встановлює відповідні ціни на проїзд, які в повній мірі не відповідають тим витратам маршрутних ПАТП. У якості приклада можна привести збільшення ціни на паливо майже у 2,2 рази за період 2014-2016 роки. При цьому, ціна на проїзд у маршрутних ПАТП збільшилася наступним чином: група послуг «Внутріміські маршрутні таксі» збільшилася на 125%, а група послуг «За міські маршрутні таксі» - приблизно на 208% залежно від відстані. Крім того, маршрутні ПАТП зобов'язані надавати пільги на свої послуги за рахунок субсидій місцевого бюджету, який є дефіцитним, що ускладнює фактичну повну компенсацію витрат на перевезення так званих «пільговиків».

На конкурентоспроможність послуг, які надає маршрутне ПАТП, впливають два базові фактори: ціна та якість послуг. Об'єктивний та суб'єктивний вплив на ці фактори з боку маршрутних ПАТП можна описати наступним чином. Об'єктивно, неможливо впливати на таку характеристику послуг як ціна із-за жорсткого державного регулювання ціноутворення. Суб'єктивно, можна впливати на таку характеристику послуг як якість, тобто на комфортність та швидкість доставки, а також на асортимент послуг, що надаються.

Розширення і оновлення асортименту послуг, при оптимальному ціноутворенні і інших умовах сприяє підвищенню рентабельності господарської діяльності маршрутних ПАТП. Зниження

фінансових ризиків забезпечує диверсифікацію діяльності. Одним з актуальних напрямів диверсифікації можна рахувати появу на ринку групи послуг «Заміські маршрутні таксі», які призначені для обслуговування споживачів довколишніх передмість крупних міст. Також це стосується додаткових послуг, які дають можливість залучити нових споживачів, розширити сегментні групи, а також збільшити долю тих послуг, які представлені в мінімальному обсязі. В цілому, при розробці асортиментної політики маршрутного ПАТП важливо, щоб різні елементи маркетингової стратегії були взаємозв'язані і взаємообумовлені, що при підвищенні якості услуг, які надаються, дозволить досягти більш високого рівня рентабельності.

При розробці асортиментної політики маршрутних ПАТП для підвищення якості послуг, що надавалися, важливо, щоб різні елементи маркетингової стратегії були взаємозв'язані і взаємообумовлені. Це дозволить досягти максимального рівня рентабельності маршрутним ПАТП Одеського регіону.

Оцінка рівня впливу різних споживчих властивостей на придбання послуг маршрутних ПАТП дозволить виділити найбільш доцільні напрями розвитку комунікаційної і асортиментної політики маршрутних ПАТП.

Для дослідження споживачів послуг маршрутних ПАТП класифікованих за групами послуг була сформована випадкова, несуцільна вибірка з 200 споживачів.

Дослідження дозволило визначити, що споживачів – жінок більше, ніж чоловіків: розподіл споживачів за гендерною ознакою показує, що з 20 споживачів, 15 – жінки і 5 – чоловіки. При цьому переважаюча більшість споживачів – це люди у віці від 18 до 55 років, на яких доводяться 90% опитаних, з них більшість складають споживачі до 35 років, а на більш старшу вікову категорію доводиться лише близько 10% від загальної кількості.

Аналіз роду занять респондентів дозволяє зробити вивід про те, що контингент споживачів послуг маршрутних ПАТП складають школярі (8%), працівники суб'єктів господарювання (14%), туристи

(12%), а також студенти і викладачі різних вищих учбових закладів (відповідно 26% і 25%). Доля представників державних установ – 15% від загальної чисельності споживачів (рис. 2.4).

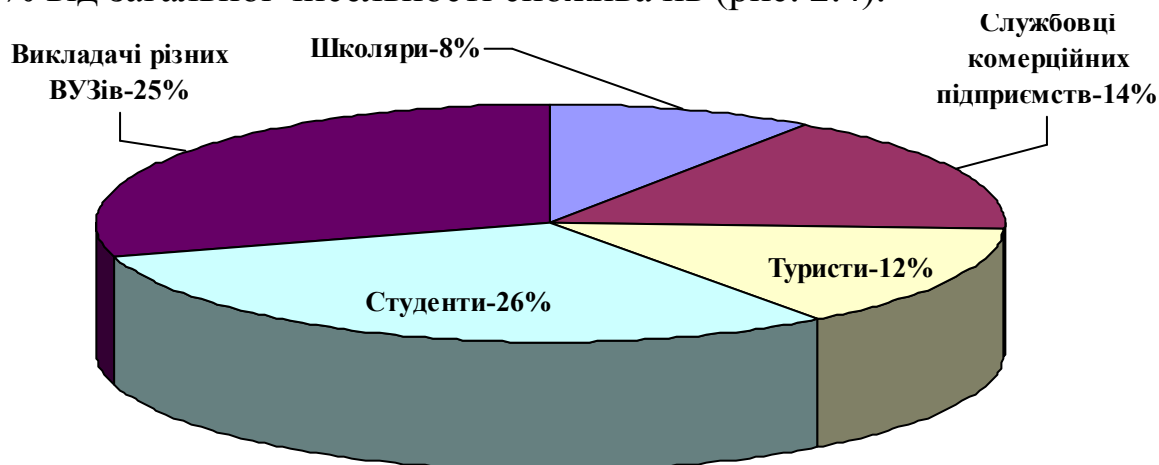


Рисунок 2.4 –Контингент споживачів послуг маршрутних ПАТП на прикладі Одеського регіону

Як показує аналіз, більшість споживачів – це люди з середнім або нижче середнього рівнем доходу, яких умовно можна віднести до «середнього класу» або «низько – доходному класу». Причому населення з низьким рівнем доходу використовує маршрутні ПАТП тільки групи послуг «Заміські маршрутні таксі». Тому, у дослідженні доцільніше аналізувати населення з середнім достатком, тому що вони використовують обидва типи маршрутних ПАТП. Не дивлячись на те, що серед споживачів послуг маршрутних ПАТП значну частину складають студенти вищих навчальних закладів та школярі, доходи яких нижче, ніж середня заробітна платня місяць, до «бідних» їх віднести не можна, оскільки реальні доходи цієї групи молоді поповнюються, як правило, за рахунок фінансової підтримки батьків і абсолютно не відповідають розмірам стипендій. Також необхідно враховувати, що найбільша доля споживачів послуг доводиться на жителів міста Одеса і її туристів (близько 60%). Доля людей, що проживають у районних центрах і селищах в числі споживачів послуг маршрутних ПАТП даного типа складає в цілому 40%.

Дослідження показують, що споживачі користуються послугами маршрутних ПАТП в середньому 30 – 40 раз на місяць, при цьому жінки частіше – в середньому 20 раз на місяць, а чоловіки лише 10 разів. Середній інтервал вжитку послуг маршрутних ПАТП складає 2 дні: при чому, у жінок – один раз на день, а у чоловіків – один раз в два дні.

Рівень доходів споживачів значно впливає на періодичність (частоту) придбання послуг маршрутних ПАТП.

Аналізуючи пріоритети споживчих властивостей послуг маршрутних ПАТП, можна зробити висновок про те, що основними превалюючими якостями послуг, що надаються (крім ціни), є: новий чи старий транспортних засіб (далі – ТЗ), швидкість доставки, комфортність (табл. 2.15).

Приведені дані в табл. 5. згідно з опитуванням випадкових, несучільних 150 споживачів послуг, підтверджують, що такі властивості як ціна і комфортність мають вирішальне значення. А для групи споживачів з доходом менше прожиткового мінімуму – ціна – це найбільш важлива властивість послуги при ухваленні рішення про вибір маршрутного ПАТП. Так, вплив ціни в цій групі оцінюється в 3,1 бали, тоді як в групі споживачів, чий дохід перевищує середню заробітну плату по регіону, цей показник складає 4,08 бали.

Оцінка рівня впливу різних споживчих властивостей на придбання послуг маршрутних ПАТП не визначає повною мірою, що ці властивості повністю відповідають споживчим вимогам. Це дозволяє лише виділити найбільш доцільні напрями розвитку комунікаційної і асортиментної політики маршрутних ПАТП кожної групи послуг для відповідного ринкового сегменту.

*Таблиця 2.15 – Оцінка рейтингу споживчих властивостей послуг маршрутних ПАТП для різних підвидів, балів**

Підвиди маршрутних	Споживчі властивості послуги
--------------------	------------------------------

ПАТП	Ціна	Нові чи старі ТЗ	Швидкість доставки	Комфортність
«Внутріміські маршрутні таксі»	1,64	3,16	3,06	1,62
«Заміські маршрутні таксі»	1,68	4,43	3,68	1,45

**Рейтинг приведений в балах за наступною шкалою: 1 бал – дуже поважно, 2 бали – поважно, 3 бали – досить важливий, 4 бали – не поважно, 5 балів – немає жодного значення при покупці послуги.*

Аналіз рівня (міри) відповідності споживчих властивостей послуг маршрутних ПАТП свідчить, що більшість з них практично повністю відповідає вимогам споживачів. Середній рівень відповідності асортименту послуг у виділених груп послуг маршрутних ПАТП складає близько 50 %. При цьому найбільш всього споживчим вимогам відповідають швидкість доставки, кількість і марка ТЗ. Найменш відповідають комфортність і ціна (табл. 2.16). Дані ще раз доказують, що рівень доходу споживачів послуг маршрутних ПАТП істотно впливає на їх задоволення цінами і у меншій мірі впливає на споживчі оцінки властивостей.

Для деталізації досліджень обох груп послуг маршрутних ПАТП у тієї категорії споживачів, які вимушені використовувати дані послугу було проведено наступний аналіз з 100 споживачів. Для виявлення сприйняття і відношення до маршрутних ПАТП обох груп послуг було проведено дослідження на основі фокус – групи, в яку були включені представники більш специфічної аудиторії, тобто люди, які через виробничу необхідність (або якихось інших об'єктивних причин) вимушені користуватися послугами маршрутних ПАТП. Метою даного дослідження було вивчення уявлень такої категорії споживачів про маршрутні ПАТП всіх виділених підвидів.

Таблиця 2.16 – Оцінка рівня відповідності споживчих властивостей послуг маршрутних ПАТП у споживачів з різним рівнем доходу, %

Рівень доходу в місяць, грн.	Споживчі властивості послуг				Середня оцінка рівня відповідності, %
	Швидкість доставки	Нові чи старі ТЗ	Комфортність	Ціна	
до 1600 грн.	77,4	87,3	48,3	40,9	63,5
1601-3200 грн.	66,1	87,4	33,8	32,2	54,9
3201-5000 грн.	44,6	67,5	35,3	34,8	45,6
понад 5000 грн.	53,5	83,2	44,9	39,4	55,3

Для якісного дослідження методом фокус – групи була вибрана наступна композиція проведення групових дискусій (табл. 2.17). В ході дискусій була використана спеціальна проектна техніка для здобуття глибинної інформації про звички споживання і сприйняття респондентами послуг маршрутних ПАТП всіх виділених груп послуг.

Дослідження методом фокус – групи дозволило отримати наступні результати:

– маршрутні ПАТП обох груп послуг повинні розташовуватися в діловій частині міста або населеного пункту, що обумовлене особливостями психології споживачів – в центральних районах міста працює основна маса людей, які часто переміщуються у зв'язку із специфікою своєї діяльності, так само там проходять основні розважальні заходи, тоді як в так званих «спальних районах» менше розважальних комплексів, куди найчастіше прагнуть добратися і виїхати пасажери;

– вивчення іміджу маршрутних ПАТП обох груп послуг (що існують на досліджуваному ринку) для середньої цінової групи дає можливість їх позиціювати для представників середнього класу і населення з низькими доходами;

– досить поширена думка, що у традиційному маршрутному транспорті усе адаптоване особисто до вимог споживача, але ніяк не до швидкої доставки і комфортності.

Таблиця 2.17 – Композиція фокус-групи

Група	Стать	Вік	Дохід	Споживання	Вартість проїзду	Місто
1 (40 осіб)	Чоловіча	18-30	\$200-400	Не рідше два рази на день	5-18 грн.	Одеса, Одеська обл.
2 (40 осіб)	Чоловіча	31-40	\$200-400	Не рідше два рази на день	5-18 грн.	Одеса, Одеська обл.
3 (40 осіб)	Жіноча	18-30	\$200-400	Не рідше два рази на день	5-18 грн.	Одеса, Одеська обл.
4 (40 осіб)	Жіноча	31-40	\$200-400	Не рідше два рази на день	5-18 грн.	Одеса, Одеська обл.

Найбільша увага була приділена саме виділенню негативних чинників сприйняття і відношення до маршрутних ПАТП обох груп послуг. В результаті дослідження були виявлені наступні негативні чинники:

– ряд респондентів (майже 15%) оцінили «завсідників», що постійно користуються послугами маршрутних ПАТП обох груп послуг як «людей, які не мають грошей». Але при цьому відзначимо, що дана категорія респондентів все одно користується послугами маршрутних ПАТП всіх виділених підвидів хоча би раз на день;

– ряд респондентів (майже 10%) охарактеризували один із стосунків до послуг маршрутних ПАТП обох груп послуг як «розчарування», при цьому підкреслюючи, що сама ідеологія існування маршрутних ПАТП обох груп послуг далека від очікування (норми);

– ряд респондентів (майже 5%) охарактеризували стан транспортних засобів, у вигляді – як «гнітюче». Одним з негативних

чинників сприйняття підкреслювалася наявність зламаних сидінь в салоні.

Вивчення вимог і очікувань, які пред'являються споживачами до маршрутних ПАТП обох груп послуг і їх послугам дозволило виявити пріоритет загальної вимоги – можливість швидко і комфортно дістатися до пункту призначення за відносно прийнятну ціну.

Виявлення міри впливу таких споживчих властивостей послуг маршрутних ПАТП, як швидкість доставки і комфортність на купівельний намір цільової аудиторії, дозволило визначити, що залучає споживачів не лише ціна, але ще і безпечний, привабливий вигляд транспортного засобу. Встановлено, що, як правило, вибираються ті маршрутні ПАТП, в яких оптимальне співвідношення якості доставки і рівня цін, проте, наголошується, що «головна перевага маршрутних ПАТП всіх підвидів – можливість доїхати улюбий куточок Одеси і Одеської області за малі гроші».

Таким чином, проведенні дослідження за 150 споживачам та 100 споживачами фокус-групи показали, що в результаті дослідження образного / асоціативного ряду, пов'язаного у споживачів з маршрутними ПАТП обох груп послуг встановлено, що при виборі, в основному, орієнтуються на ті підприємства, де комфорт асоціюється з низькою ціною.

Дослідження комплексу вимог і очікувань, пов'язаного в усіх опитаних споживачів з маршрутними ПАТП і їх асортиментом дозволило встановити, що ряд маршрутних ПАТП обох груп послуг є привабливим для туристів, але вони користуються послугами маршрутних ПАТП обох груп послуг лише в курортний період.

Найбільшу увагу в маршрутних ПАТП обох груп послуг необхідно приділити оновленню ТЗ, а також комфортності. Для маршрутних ПАТП групи послуг «Внутріміські маршрутні таксі» – це комфортність, новизна ТЗ і ціна, а для групи послуг «Заміські маршрутні таксі» – швидкість доставки і ціна.

На конкурентоспроможність послуг, які надає маршрутне ПАТП, впливають два базові фактори: ціна та якість послуг. Об'єктивний та

суб'єктивний вплив на ці фактори з боку маршрутних ПАТП можна описати наступним чином. Об'єктивно, неможливо впливати на таку характеристику послуг, як ціна із-за жорсткого державного регулювання ціноутворення. Суб'єктивно, можна впливати на таку характеристику послуг, як якість, тобто на комфортність та швидкість доставки, а також на асортимент послуг, що надаються.

Розширення і оновлення асортименту послуг, при оптимальному ціноутворенні та інших умовах сприяє підвищенню рентабельності господарської діяльності маршрутних ПАТП. Зниження фінансових ризиків забезпечує диверсифікацію діяльності. Одним із актуальних напрямів диверсифікації можна рахувати появу на ринку групи послуг «Заміські маршрутні таксі», які призначені для обслуговування споживачів довколишніх передмість крупних міст. Також це стосується додаткових послуг, які дають можливість залучити нових споживачів, розширити сегментні групи, а також збільшити долю тих послуг, які представлені в мінімальному обсязі. В цілому, при розробці асортиментної політики маршрутного ПАТП важливо, щоб різні елементи маркетингової стратегії були взаємозв'язані і взаємообумовлені, що при підвищенні якості услуг, що надаються, дозволить досягти більш високого рівня рентабельності.

Однією з особливостей формування фінансової політики для маршрутних ПАТП є нормативне регулювання їх діяльності у сфері ціноутворення та компенсації витрат за пільговий проїзд. У цьому зв'язку необхідно перегляд механізму ціноутворення на послуги маршрутних ПАТП і механізму відшкодування витрат місцевим бюджетом. Однак, дана проблема здебільше відноситься до сфери державного регулювання економіки. У зв'язку з цим на рівні підприємства особливу увагу слід приділити якісним факторам, тому як на них можливо надавати пряму суб'єктивну дію.

Таким чином, цінова конкуренція неможлива на ринок послуг маршрутних ПАТП, тому основні конкурентні переваги можна отримати тільки у сфері нецінової політики. У зв'язку з цим,

переходимо до дослідження споживача послуг не маршрутних ПАТП Одеського регіону, тому як від його думки залежать основні вимоги до нецінової політики.

В умовах сучасної конкуренції на ринку для формування асортиментної політики не маршрутного пасажирського автотранспортного підприємства основними критеріями є попит споживачів і пропозиція на ринку послуг даних підприємств.

Щодо оцінки діяльності не маршрутних ПАТП, як показало опитування тридцяти керівників десяти не маршрутних ПАТП, вони зацікавлені в здобутті даних, що дозволяють грамотно формувати асортиментну політику свого підприємства. Слід також відзначити, що всі респонденти вважають необхідним мати обґрунтовану інформацію про оптимальний асортимент за всіма типами не маршрутних ПАТП, що забезпечує максимальний дохід.

Також дослідження показали, що в середньому в стандартному не маршрутному ПАТП представлені 2-5 видів послуг. В більшості випадків є стандартне транспортування (доставка «від дверей до дверей») і ряд додаткових послуг, таких як: наявність туристичних маршрутів, прохолодних напоїв, розважального комплексу, спеціалізованих ванних кімнат і таке інше. Причому кількісний склад послуг, залежно від типу не маршрутних ПАТП, значно коливається (рис. 2.5). Доставка «від дверей до дверей» займає 55% питомої ваги послуг не маршрутних ПАТП, додаткові послуги займають 45%. З них, туристичні послуги займають 20%, прохолодні напої – 12,4%, розважальний комплекс – 8,3%, наявність спеціалізованих ванних кімнат – 4,3%.

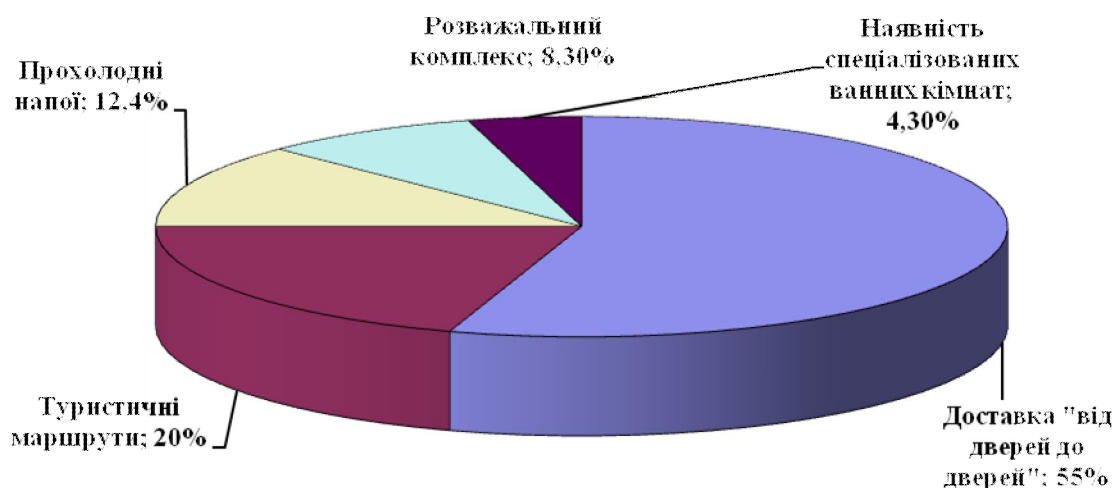


Рисунок 2.5 –Склад та питома вага послуг не маршрутних ПАТП в середньому на прикладі Одеського регіону

В групі додаткових послуг, питома вага яких склала менше 4%, найчастіше зустрічаються – харчування під час перевезення, наявність модних журналів, а так само алкогольних напоїв. Часто в самому переліку послуг такі види відсутні взагалі, тому в дослідженні вони не бралися до уваги. Ці додаткові послуги характеризуються великим об'ємом витрат на їх придбання, низьким рівнем попиту, необхідністю забезпечення якісного харчування пасажирів. Обмеження закупівель алкогольних напоїв пов'язані з особливостями роботи з ними, в деяких випадках – з посилюванням контролю з боку фіскальних органів.

Політика формування асортименту послуг, що надаються, була вивчена нами за критеріями, приведеними в табл. 2.18.

Як свідчать приведені дані, більшість не маршрутних ПАТП формує асортимент залежно від попиту і пропозиції (37%). Менша частина збільшує асортимент за всіма групами послуг(35%). Значні зміни на ринку підтверджують той факт, що лише 2% респондентів вважають за краще залишити асортимент на колишньому рівні. Збільшення асортименту по окремих групах послуг використовує 11% всіх респондентів. Практика формування асортиментного складу послуг відсутня в 15% не маршрутних ПАТП.

Таблиця 2.18 – Пріоритетне направлення в формуванні асортименту представлених послуг не маршрутних ПАТП

№ п/п	Напрями формування асортименту	% опитаних
1	2	3
1	Збільшення асортименту за всіма групами послуг	35%
2	Збільшення асортименту окремих груп послуг	11%
3	Збереження асортименту на колишньому рівні	2%
4	Формування асортименту залежно від попиту і пропозиції	37%
5	Відсутність тенденції	15%

В деяких не маршрутних ПАТП існує ряд ексклюзивних (сучасних) послуг, що надаються постійним клієнтам або надаються при спеціальному замовленні. На питання анкети, як часто не маршрутні ПАТП вводять в перелік нові види послуг, були отримані наступні відповіді (рис. 2.6): найчастіше асортимент змінюється в Класичних «Таксі» – раз на квартал, найрідше в Модифікованих «Таксі» – рідше за 1 раз в квартал. Таким чином, явно просліджується тенденція до наявності в не маршрутних ПАТП можливості вводити новий вид послуг, що зрештою допоможе збільшити швидкість і комфортність доставки пасажирів. Оптимістично виглядають дані про зміну структури попиту залежно від швидкості доставки постійних і випадкових споживачів (рис. 2.7). За даними рис. 2.7 видно, що найбільша відповідність переваг спостерігається у випадкових споживачів (67%). Поряд з цим, серед постійних споживачів спостерігається менша залежність від швидкості (35%). Проте, цей аналіз не був би повним, без врахування доходів населення залежно від типа клієнтів не маршрутних ПАТП. Величина середнього доходу населення в Одеському регіоні істотно відрізняється від середнього по Україні. Це обумовлено досить високою питомою вагою так званого «середнього класу», що визначає особливості маркетингової стратегії не маршрутних ПАТП.

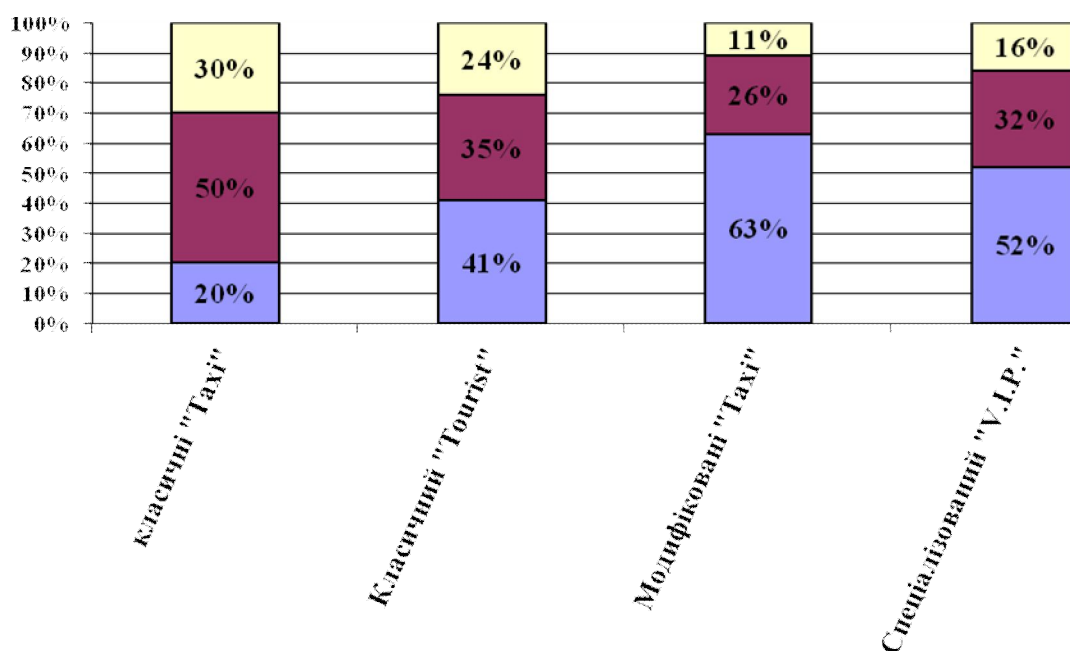


Рисунок 2.6 – Структура не маршрутних ПАТП по частоті введення нового виду послуг в асортимент

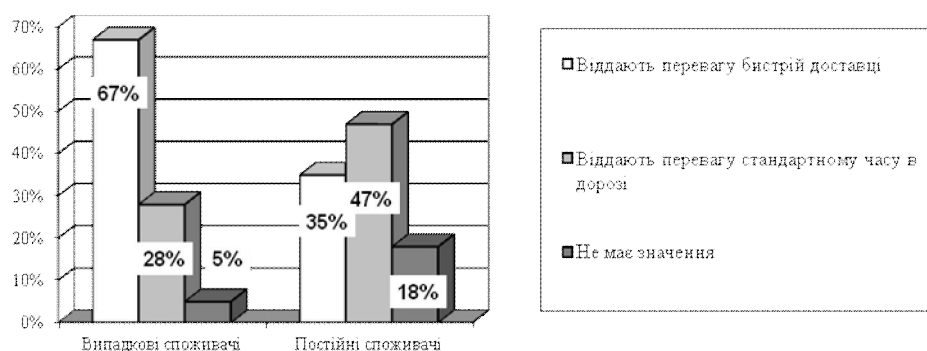


Рисунок 2.7 – Залежність зміни переваг споживачів від швидкості перевезення не маршрутними ПАТП

При опитуванні двохсот працівників десяти не маршрутних ПАТП з'ясувалося, що:

– 35% клієнтів використовують послуги не маршрутних ПАТП типа Класичні «Таксі» із-за низької ціни ;

– 16% клієнтів користуються в основному Модифікованими «Таксі»;

– на долю типа Класичний «Tourist» – 12% клієнтів;

– лише 7% клієнтів використовують Спеціалізований «V.I.P.».

На формування рівня цін здійснюють вплив багаточисельні показники, які слід враховувати при її визначенні у кожному конкретному випадку, а саме: рівень попиту, його об'єм і динаміка, економічні можливості споживача, його зацікавленість в послугі, витрати не маршрутних ПАТП.

Маркетинг пропонує ряд цінових стратегій, які визначають необхідність використання або високих, або низьких цін. Найбільш поширеними ціновими стратегіями є: стратегія «зняття вершків», стратегія «прориву», стратегія диференційованих (пільгових і дискримінаційних) цін, стратегія єдиних і еластичних цін, стратегія цінового лідера, стратегія рівня цін і стадії життєвого циклу товару, стратегія конкурентних цін, стратегія престижних цін та ін.

За результатами опитування керівників не маршрутних ПАТП більшість їх віддає перевагу зміні ціну відповідно до попиту – 53% респондентів; 32% опитаних віддають перевагу поступовому зменшенню цін на послуги не маршрутних ПАТП, лише 18% віддають перевагу диференційованим цінам. В цілому асортимент більшості підприємств орієнтований на дешеві види послуг – в 25% випадків, на дорогих – в 12% випадків, без переваг – 63%.

Розширення і оновлення асортименту послуг, при оптимальному ціноутворенні і інших умовах сприяє підвищенню рентабельності господарської діяльності не маршрутних ПАТП. Крім того, зниження фінансових ризиків забезпечує диверсифікація. Одним з видів диверсифікації діяльності можна рахувати появу на ринку Модифікованих «Таксі» і додаткових послуг (типа розважального комплексу). Це дає можливість залучити нових споживачів і розширити сегментні групи, а також збільшити долю послуг, що надаються не маршрутними ПАТП.

В цілому при розробці асортиментної політики не маршрутних ПАТП важливо, щоб різні елементи маркетингової стратегії були

взаємозв'язані і взаємообумовлені підвищенням якості послуг, що надавалися, що дозволяє досягти максимального рівня рентабельності.

В даний час вартість послуг в окремих не маршрутних пасажирських автотранспортних підприємствах несумірна висока в порівнянні з доходами основної частини населення. Оскільки ціна є однією з важливих складових маркетингу, слід враховувати особливу значущість її формування для різних сегментів ринку, оскільки не всі споживачі однаково її сприймають.

Згідно теорії маркетингу, споживачів можна підрозділити на чотири категорії залежно від орієнтації їх покупок:

– економні покупці: основний інтерес при покупках стосується їх цінності, виявляється висока чутливість до цін, якості і асортименту товарів;

– персоніфіковані покупці: упор на вид послуги, обслуговування і відношення фірми, менша увага цінам;

– етичні покупці: готовність пожертвувати низькими цінами і широтою асортименту для підтримки невеликих фірм;

– апатичні покупці: основна увага приділяються корисності послуг незалежно від цін [134].

Взявши до уваги ці положення теорії маркетингу, спробуємо дослідити споживачів не маршрутних ПАТП м. Одеси.

Оцінка рівня впливу різних споживчих властивостей на придбання послуг не маршрутних ПАТП дозволить виділити найбільш доцільні напрями розвитку комунікаційної і асортиментної політики не маршрутних ПАТП.

В результаті дослідження споживчих переваг для чотирьох типів не маршрутних ПАТП: (1) класичні «Таксі», (2) модифіковані «Таксі», (3) класичний «Tourist» і (4) спеціалізований «V.I.P.», було встановлено, що другий тип (модифіковані «Таксі») практично недоступний для проведення первинних, так званих «польових» маркетингових досліджень в Одеському регіоні. Причиною такої ситуації є те, що другий тип – це новий вид таксі, що знаходиться на

стадії формування, а тому ще нестійкий і займає невеликий сегмент ринку. Як наслідок, дослідження споживачів цього типу не маршрутних ПАТП і сегменту ринку первинними методами укрій ускладнене. Тому, виникла необхідність комбінування первинних досліджень за підвидами – класичне «Taxi», класичний «Tourist» і спеціалізований «V.I.P.», і кабінетних досліджень по типу – модифіковані «Taxi».

Для дослідження споживачів послуг не маршрутних ПАТП виділених типів (окрім, модифікованого «Taxi») була сформована випадкова, несучільна вибірка з 150 споживачів. Дослідження дозволило визначити, що споживачів – жінок більше, ніж чоловіків: розподіл споживачів за гендерною ознакою показує, що з 10 споживачів, 6 – жінки і 4 – чоловіки. При цьому переважаюча більшість споживачів – це люди у віці від 18 до 40 років, на яких доводяться 90% опитаних, з них більшість складають споживачів до 25 років, а на більш старшу вікову категорію доводиться лише близько 9% від загальної кількості. Аналіз роду занять респондентів (рис. 2.8) дозволяє зробити висновки про те, що контингент споживачів послуг не маршрутних ПАТП складають керівники (25%) і службовці комерційних підприємств (20%), туристи (25%), а також студенти і викладачі різних вищих навчальних закладів (відповідно 16% і 9%). Доля представників державних установ – 5% від загальної чисельності споживачів.

Аналітична інформація свідчить, що більшість споживачів – це досить спроможні люди, яких умовно можна віднести до «середнього класу» або вище середнього. Не дивлячись на те, що серед споживачів послуг не маршрутних ПАТП значну частину складають студенти вищих навчальних закладів, доходи яких нижче, ніж мінімальна заробітна платня в місяць, до «бідних» їх віднести не можна, оскільки реальні доходи цієї групи молоді поповнюються, як правило, за рахунок фінансової підтримки батьків і абсолютно не відповідають розмірам стипендій. Також необхідно враховувати, що найбільша доля споживачів послуг доводиться на жителів міста Одеса і її туристів (близько 80%), при цьому доля людей, що

проживають у районних центрах і сіл в числі споживачів послуг не маршрутних ПАТП даного типу складає в цілому 20%.

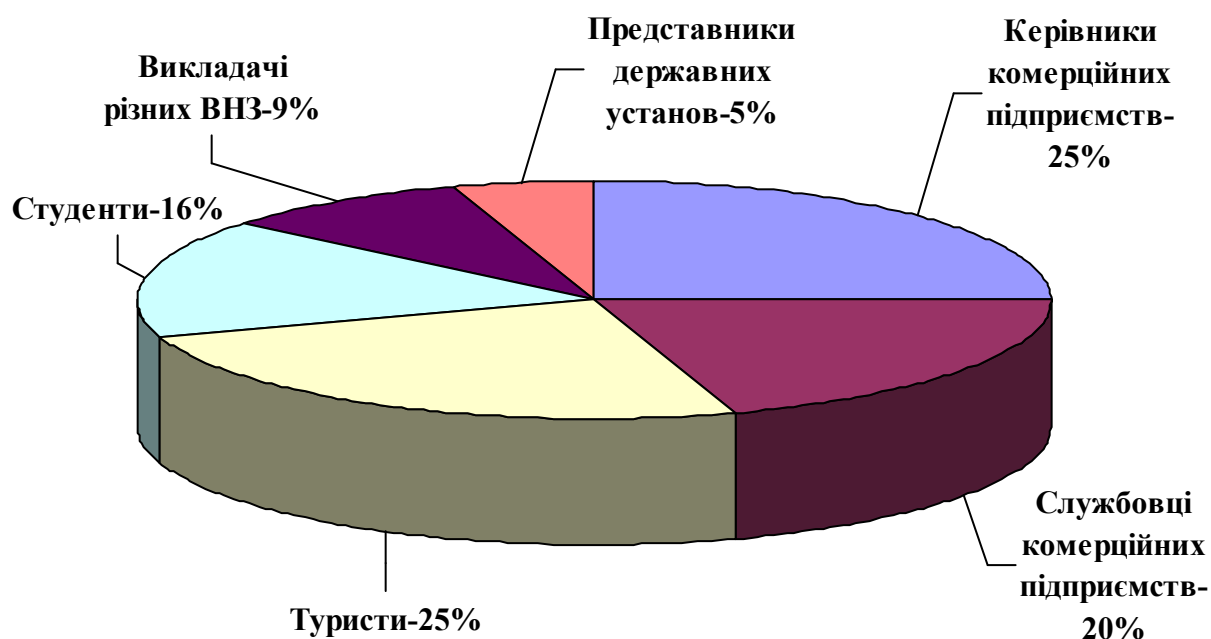


Рисунок 2.8 –Контингент споживачів послуг не маршрутних ПАТП на прикладі Одеського регіону

Дослідження показують, що споживачі користуються послугами не маршрутних ПАТП в середньому 7 – 10 раз на місяць, при цьому жінки частіше– в середньому 10 раз на місяць, а чоловіки лише 5 разів. Середній інтервал вжитку послуг не маршрутних ПАТП складає 6 днів: при чому у жінок – один раз в 4 дні, а у чоловіків – один раз в 7 днів. На періодичність (частоту) придбання послуг не маршрутних ПАТП значно впливає рівень доходів споживачів.

Аналізуючи пріоритети споживчих властивостей послуг не маршрутних ПАТП, можна зробити висновок про те, що основними превалюючими якостями транспортних послуг, що надаються, є: різноманітність і марки транспортних засобів, швидкість доставки, комфортність (табл. 2.19).

Таблиця 2.19 – Оцінка рейтингу споживчих властивостей послуг не маршрутних ПАТП для різних типів (бали *)

Типи не маршрутних ПАТП	Споживчі властивості послуги			
	Ціна	Різноманітність і марки ТЗ	Швидкість доставки	Комфортність
1	2	3	4	5
Класичні «Taxi»	1,1	3,99	2,35	3,12
Модифіковані «Taxi»	1,7	3,54	2,98	2,58
Класичний «Tourist»	1,64	3,16	3,06	1,62
Спеціалізований «V.I.P.»	3,68	1,43	3,78	1,55

**Рейтинг приведений в балах за наступною шкалою: 1 бал – дуже поважно, 2 бали – поважно, 3 бали – досить важливий, 4 бали – не поважно, 5 балів – не має жодного значення при покупці послуги.*

Аналітична інформація підтверджує, що такі властивості як ціна, комфортність та швидкість доставки мають вирішальне значення. А для групи споживачів з доходом до прожиткового мінімуму, ціна – це найбільш важлива властивість послуги при ухваленні рішення про вибір не маршрутного ПАТП. Так, вплив ціни в цій групі оцінюється в 2,1 балу, тоді як в групі відвідувачів, чий дохід перевищує його цей показник і складає 4,15 балу.

Аналіз рівня (міри) відповідності споживчих властивостей послуг не маршрутних ПАТП свідчить, що більшість з них практично повністю відповідає вимогам споживачів. Середній рівень відповідності асортименту послуг у виділених типів не маршрутних ПАТП складає понад 70%. При цьому найбільш всього споживчим вимогам відповідають комфортність і ціна. Найменш відповідають швидкість доставки, кількість і марка ТЗ (табл. 2.20). Аналітична інформація свідчить, що рівень доходу споживачів послуг не маршрутних ПАТП істотно впливає на їх задоволення цінами і у меншій мірі впливає на споживчі оцінки властивостей.

Таблиця 2.20 – Оцінка міри відповідності споживчих властивостей послуг не маршрутних ПАТП у споживачів з різним рівнем доходу, %

Рівень доходу в місяць, грн.	Споживчі якості послуг				Середня оцінка рівня відповідності, %
	Швидкість доставки	Різноманітність і марки ТЗ	Комфортність	Ціна	
1	2	3	4	5	6
до 1600 грн.	68,3	69,6	77,4	70,8	71,5
1601-3200 грн.	63,8	78,1	86,1	72,4	75,1
3201-5000 грн.	65,3	76,2	64,6	74,8	70,2
понад 5000 грн.	74,9	86,5	83,5	69,6	78,6

Для деталізації досліджень споживчих властивостей послуг не маршрутних ПАТП було сформовані фокус-групи з 200 споживачів. Для виявлення сприйняття і відношення до не маршрутних ПАТП всіх виділених типів було проведено дослідження на основі фокус – групи, в яку були включені представники більш специфічної аудиторії, тобто люди, які через виробничу необхідність (або якихось інших об'єктивних причин) вимушені користуватися послугами не маршрутних ПАТП. Метою даного дослідження було вивчення представлень такої категорії споживачів про не маршрутні ПАТП всіх виділених типів.

Для якісного дослідження методом фокус – групи була вибрана наступна композиція проведення групових дискусій (табл. 2.21). В ході дискусій була використана спеціальна проектна техніка для здобуття повної інформації про звички і сприйняття респондентами послуг не маршрутних ПАТП всіх виділених підвидів.

Дослідження методом фокус-групи дозволило отримати наступні результати:

– не маршрутні ПАТП всіх виділених підвидів повинні розташовуватися в діловій частині міста або населеного пункту, що обумовлене особливостями психології споживачів – в центральних районах міста працює основна маса людей, які часто переміщуються у зв'язку із специфікою своєї діяльності, так само там проходять основні розважальні заходи, тоді як в спальних районах менше розважальних комплексів, куди найчастіше прагнуть добратися і виїхати пасажери як найшвидше;

– вивчення іміджу середньої цінової групи не маршрутних ПАТП всіх виділених типів (що існують на досліджуваному ринку), також як і маршрутні ПАТП обох груп послуг, дає можливість їх позиціювати для представників середнього класу.

Таблиця 2.21 – Композиція фокус – групи

Група	Стать	Вік	Дохід	Споживання	Вартість проїзду	Місто
1	2	3	4	5	6	7
1 (50 осіб)	Чоловіча	18-30	\$200-400	Не рідше два рази на місяць	30-45 грн.	Одеса
2 (50 осіб)	Чоловіча	31-40	\$200-400	Не рідше два рази на місяць	30-45 грн.	Одеса
3 (50 осіб)	Жіноча	18-30	\$200-400	Не рідше два рази на місяць	30-45 грн.	Одеса
4 (50 осіб)	Жіноча	31-40	\$200-400	Не рідше два рази на місяць	30-45 грн.	Одеса

Найбільша увага була приділена саме виділенню негативних чинників сприйняття і відношення до не маршрутних ПАТП всіх виділених підвидів. В результаті дослідження були виявлені наступні негативні чинники:

– ряд респондентів (майже 18%) оцінили «завсідників», які постійно користуються послугами не маршрутних ПАТП всіх

виділених типів як «людей, які сміять грошима». Але при цьому відзначимо, що дана категорія респондентів все одно користується послугами не маршрутних ПАТП всіх виділених типів хоч би раз на місяць;

– ряд респондентів (майже 12%) охарактеризували один із стосунків до послуг не маршрутних ПАТП всіх виділених типів як «розчарування», при цьому підкреслюючи, що сама ідеологія існування не маршрутних ПАТП всіх виділених типів далека від стандартів розвинених країн світу;

– ряд респондентів (майже 7%) охарактеризували стан транспортних засобів сприймається як «гнітюче». Одним з негативних чинників сприйняття підкреслювалася наявність неприємного запаху в салоні.

Вивчення вимог і очікувань, які пред'являються споживачами до не маршрутних ПАТП для всіх виділених підвидів і їх послугам дозволило виявити пріоритет загальної вимоги – можливість швидко і комфортно дістатися до пункту призначення за відносно прийнятну ціну.

Виявлення міри впливу таких якісних характеристик, як швидкість доставки і комфортність на купівельний намір цільової аудиторії, дозволило визначити, що залучає відвідувачів не лише якість, але ще і безпечний, привабливий вигляд транспортного засобу. Встановлено, що, як правило, вибираються ті, в яких оптимальне співвідношення якості доставки і рівня цін, проте, звертають увагу на те, що «головна перевага не маршрутних ПАТП всіх підвидів – відсутність необхідності керувати транспортним засобом самостійно та непотрібно «штовхатися» по маршруткам».

У результаті дослідження образного / асоціативного ряду 150 споживачів та 200 споживачів фокус-групи, зв'язаного у споживачів з не маршрутними ПАТП всіх виділених типів встановлено, що споживачі при виборі в основному орієнтуються на ті підприємства, де комфорт асоціюється з швидкою доставкою при досить гнучких цінах. Також встановлено, що ці підприємства мають в наявності такі

транспортні засоби, які є частиною масової культури зарубіжного суспільства.

Дослідження комплексу очікувань і вимог, пов'язаного у споживачів з не маршрутними ПАТП і їх асортиментом дозволило встановити, що ряд не маршрутних ПАТП таких типів як класичні «Taxi» і спеціалізований «V.I.P.» є привабливими для туристів, але вони користуються послугами не маршрутних ПАТП даного підвиду лише в курортний період.

Отже, найбільша увага в не маршрутних ПАТП підвиду класичні «Taxi» необхідно приділити різноманітності і маркам ТЗ, а також комфортності. Для не маршрутних ПАТП підвиду модифіковані «Taxi» – це комфортність і ціна, для не маршрутних ПАТП підвиду класичний «Tourist» – швидкість доставки і комфортність, а для не маршрутних ПАТП підвиду спеціалізований «V.I.P.» – комфортність і ціна.

Оцінка міри впливу різних споживчих властивостей на придбання послуг не маршрутних ПАТП не визначає повною мірою, що ці властивості повністю відповідають споживчим вимогам. Це дозволяє лише виділити найбільш доцільні напрями розвитку комунікаційної і асортиментної політики не маршрутних ПАТП кожного конкретного підвиду для відповідного ринкового сегменту.

Так як у різних районах міста Одеси по різному розвинені сфери транспортних послуг маршрутних і не маршрутних ПАТП проведемо дослідження, яке допоможе позиціювати, згідно з потребою, маршрутні та не маршрутні ПАТП за допомогою кластерного аналізу. Він здійснювався за допомогою програмного комплексу STATISTICA 8.0 з використанням алгоритму k-середніх за раніше встановленою кількістю типів.

В попередніх дослідженнях для не маршрутних ПАТП було виділено чотири типи згідно із відповідною класифікацією. В таблиці 2.22 наведені результати кластеризації типів не маршрутних ПАТП згідно із потребою споживачів та оцінкою послуг, які пропонують дані не маршрутні ПАТП. Виходячи з досліджень 150 споживачів, які є найважливішими із-зі головного фактору – думка споживачів.

Таблиця 2.22 – Зведені результати кластеризації не маршрутних ПАТП за оцінкою споживачів, на прикладі Одеського регіону (бали*)

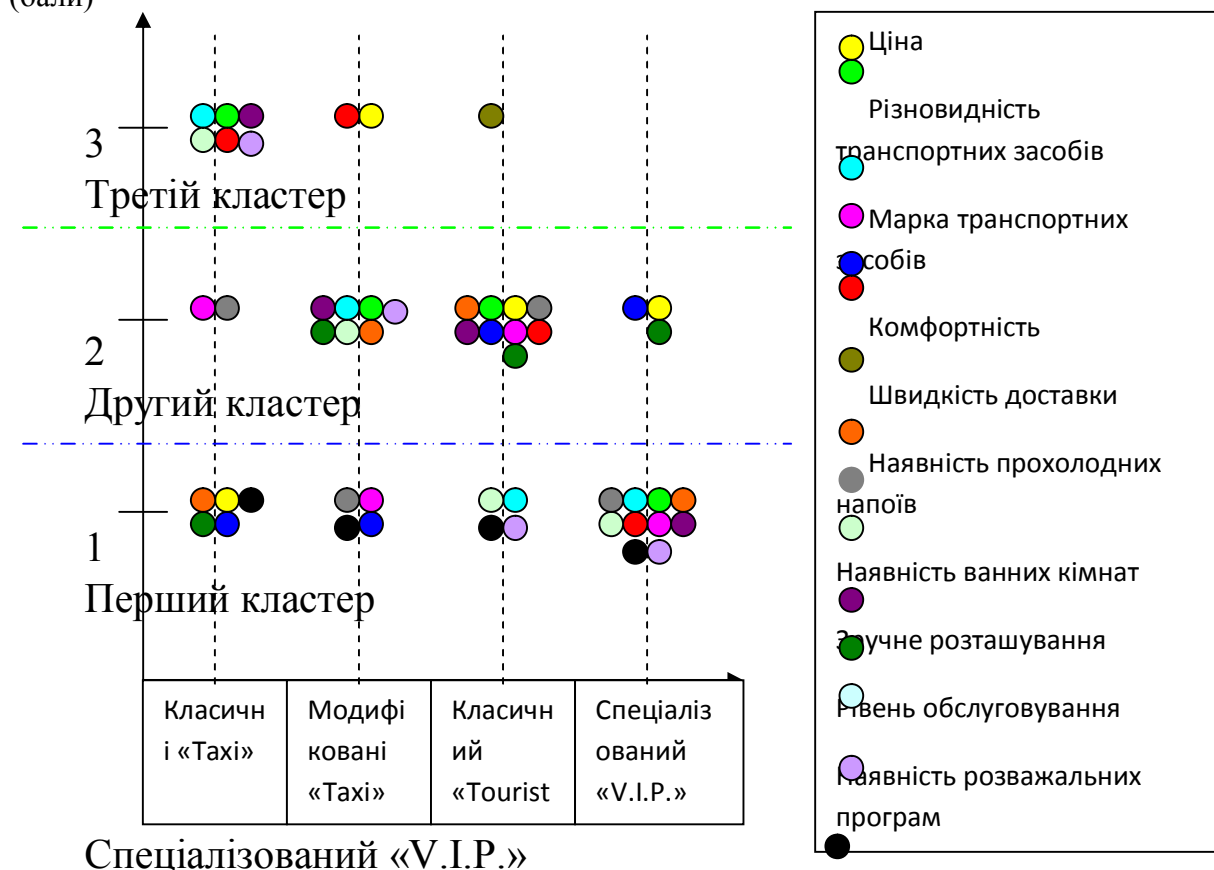
Споживчі ознаки послуг	Типи			
	Класичні «Taxi»	Модифіковані «Taxi»	Класичний «Tourist»	Спеціалізований «V.I.P.»
Різноманітність транспортних засобів	3	2	2	1
Марка транспортних засобів	3	2	1	1
Комфортність	2	1	2	1
Швидкість доставки	1	1	2	2
Наявність прохолодних напоїв	3	3	2	1
Наявність ванних кімнат	-	-	3	-
Зручне розташування	1	2	2	1
Рівень обслуговування	2	1	2	1
Наявність розважальних програм	3	2	1	1
Ввічливість персоналу	3	2	2	1
Орієнтованість водіїв по місту	1	2	2	2
Швидкість прийняття замовлення	1	1	1	1
Повернення загублених речей	3	2	1	1

*Рейтинг приведений в балах за наступною шкалою: 1 бал – дуже подобається, 2 бали – середня оцінка, 3 бали – не подобається;

** Бали, які найчастіше зустрічаються при оцінці, згідно результатів анкетування.

Використовуючи кластерний аналіз, як один з методів класифікації об'єктів за декількома параметрами, було зроблено відповідне позиціонування, згідно із потребою споживачів та оцінкою послуг не маршрутних ПАТП. Було отримано 3 кластери за кожною складовою, що ілюструють ефективність надання послуг не маршрутними ПАТП (рис. 2.9).

Оцінка Споживчі ознаки послуг споживачів (бали)



Типи не маршрутних ПАТП

Рисунок 2.9 –Кластеризація за сукупною оцінкою споживачів не маршрутних ПАТП на прикладі Одеського регіону

Споживчі ознаки було виділено з попередніх досліджень споживачів послуг не маршрутних ПАТП за допомогою анкетування. Необхідно відмітити, що у кластер 1 потрапили ті підприємства, які

мають найвищу оцінку споживачів, у кластер 2 – середню оцінку, і в кластер 3 – найменшу та критичну оцінку споживачів.

На основі сукупної оцінки споживачів не маршрутних ПАТП, кожний кластер можна охарактеризувати так:

– перший кластер – якщо не маршрутне ПАТП за своїми показниками потрапило у 1 кластер, воно отримало характеристику «не маршрутне ПАТП, що задовольняє усім потребам споживачів». Високе значення рейтингу якості послуг, що надає не маршрутне ПАТП, формує всі передумови для збільшення долі ринку. Це позитивно впливає на доходність не маршрутного ПАТП, як одного з лідерів на ринку послуг не маршрутних ПАТП. У цьому кластері спостерігається високий рівень якості управління не маршрутними ПАТП, показник задоволеності споживачів деякими видами послуг, які вони надають, дуже високий. Такі підприємства можуть швидкими темпами підвищувати свою конкурентоспроможність. Не маршрутним ПАТП можуть проводити заходи щодо покращення якості та кількості послуг, які вони надають або навіть надавати зовсім нові види послуг;

– другий кластер – якщо не маршрутне ПАТП потрапило у 2 кластер, то воно характеризується як «не маршрутне ПАТП, що частково задовольняють потреби споживачів», але не у такому обсязі, як ті не маршрутні ПАТП, які потрапили у кластер 1. У цьому кластері спостерігається високий та середній рівень якості управління не маршрутними ПАТП, але показник задоволеності споживачів деякими видами послуг, які вони надають, дуже низький, а в деяких випадках і зовсім від’ємний. Такі підприємства можуть підвищувати свою конкурентоспроможність тільки «повільно». Не маршрутним ПАТП доцільно проводити заходи щодо покращення якості та кількості послуг, які вони надають або ж споживачі повинні будуть поміняти їх на більш привабливих конкурентів;

– третій кластер – за рівнем якості послуг та її наявністю, характеризується низьким рівнем якості управління не маршрутним ПАТП, що одразу ж відображається на показниках його фінансово-

господарської діяльності – збиткова діяльність та висока ціна послуг не маршрутних ПАТП, що зменшує кількість споживачів. Ці не маршрутні ПАТП мають ознаки тих, що «не задовольняють потреби споживачів». Не маршрутним ПАТП доцільно проводити заходи щодо покращення якості, які вони надають або ж споживачі повинні будуть поміняти їх на більш привабливих конкурентів.

В попередніх дослідженнях для маршрутних ПАТП було також виділено дві групи послуг маршрутних ПАТП згідно із відповідною класифікацією. В табл. 2.23 наведені результати кластеризації маршрутних ПАТП згідно із потребою 150 опитаних споживачів та оцінкою послуг, які пропонують дані маршрутні ПАТП.

Таблиця 2.23 – Зведені результати кластеризації маршрутних ПАТП за оцінкою споживачів в Одеському регіоні (бали)*

Споживчі ознаки послуг	Типи	
	«Внутріміські маршрутні таксі»	«За міські маршрутні таксі»
Ціна	1**	3
Різновидність транспортних засобів	3	2
Марка транспортних засобів	3	2
Комфортність	2	3
Швидкість доставки	1	3
Зручне розташування	1	2
Рівень обслуговування	2	2
Наявність розважальних програм	3	3
Ввічливість персоналу	3	2
Орієнтованість водіїв за маршрутом	1	1
Регулярність маршруту	2	1
Повернення загублених речей	3	3

**Рейтинг приведений в балах за наступною шкалою: 1 бал – дуже подобається, 2 бали – середня оцінка, 3 бали – не подобається.*

*** Бали, які найчастіше зустрічаються при оцінці, згідно результатів анкетування.*

Використовуючи кластерний аналіз, як один з методів класифікації об'єктів за декількома параметрами, в Одеському регіоні було отримано 3 кластери за кожною складовою, що ілюструють ефективність надання послуг маршрутними ПАТП (рис. 2.10). У кластер 1 потрапили ті підприємства, які мають найвищу оцінку споживачів, у кластер 2 – середню оцінку, і в кластер 3 – найменшу та критичну оцінку споживачів.

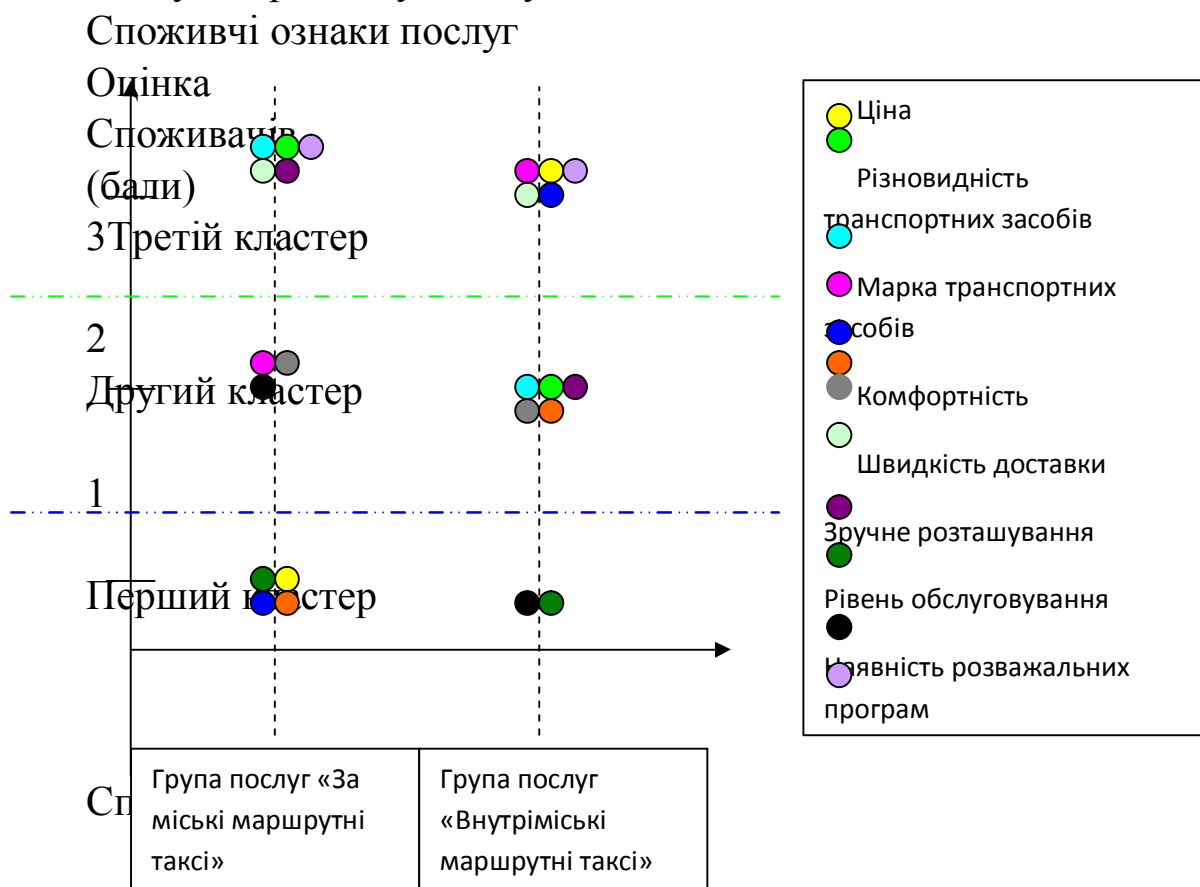


Рисунок 2.10 – Кластеризація маршрутних ПАТП Одеського регіону за сукупною оцінкою споживачів

На основі сукупної оцінки споживачів маршрутних ПАТП, кожний кластер можна охарактеризувати таким чином:

– перший кластер – маршрутне ПАТП, яке за своїми показниками потрапило у 1 кластер, отримало характеристику «маршрутне ПАТП, що задовольняють усім потребам споживачів», тому що високе значення рейтингу якості послуг, що надає

маршрутне ПАТП, формує всі передумови для збільшення долі ринку. Це позитивно впливає на доходність маршрутного ПАТП, як одного з лідерів на ринку послуг маршрутних ПАТП. У цьому кластері спостерігається високий рівень якості управління маршрутними ПАТП, де показник задоволеності споживачами деякими видами послуг, які вони надають, дуже високий. Такі підприємства можуть підвищувати свою конкурентоспроможність швидкими темпами. Маршрутним ПАТП доцільно проводити заходи щодо збільшення видів послуг, які вони надають ;

– другий кластер – якщо маршрутне ПАТП потрапило у 2 кластер, то воно характеризується як «маршрутне ПАТП, що частково задовольняють потреби споживачів», але не у такому обсязі, як ті маршрутні ПАТП, які потрапили у кластер 1. У цьому кластері спостерігається високий та середній рівень якості управління маршрутними ПАТП, але показник задоволеності споживачів деякими видами послуг, які вони надають, дуже низький, а на деяких підприємствах і зовсім від’ємний. Такі підприємства можуть підвищувати свою конкурентоспроможність тільки «повільно». Маршрутним ПАТП доцільно проводити заходи щодо покращення якості послуг, які вони надають або ж споживачі повинні будуть поміняти їх на більш привабливих конкурентів;

– третій кластер – за рівнем якості послуг та її наявністю характеризується низьким рівнем якості управління маршрутними ПАТП, що одразу ж відображається на показниках його фінансово-господарської діяльності – збиткова діяльність та висока ціна послуг маршрутних ПАТП, що таким чином зменшує кількість споживачів, а ці маршрутні ПАТП мають ознаки тих, що «не задовольняють потреби споживачів». Маршрутним ПАТП доцільно проводити заходи щодо покращення якості та кількості послуг, які вони надають або ж споживачі повинні будуть поміняти їх на більш привабливих конкурентів.

За допомогою кластерів система державного регулювання може ефективніше використовувати сучасні ринкові тенденції для соціально-економічного розвитку національного макроекономічного

середовища, поєднуючи оцінки всередині кластера і розуміння зовнішніх макроекономічних факторів, соціально-політичних тенденцій і реалій, які притаманні сьогоденню. Кластерний підхід надає системі державного регулювання сучасну інструментальну підтримку для ефективної взаємодії з суб'єктами пасажирського автомобільного транспортного комплексу, більш повного розуміння його характерних параметрів і тактичних завдань, дає можливість цілеспрямованого, реального і мотивованого стратегічного планування забезпечення та розвитку відповідного сегменту національного простору.

Необхідно відмітити, що успіх кластеризації зміцнює і розвиває соціально-економічний стан відповідного сегменту національного простору, сприяє соціальному та економічному зростанню його, тому кластери мають політичну значимість для державної інституції, в першу чергу, у зв'язку з виконанням соціальних зобов'язань перед суспільством.

Таким чином, в рамках кластеризації система державного регулювання може підвищити ефективність ініціатив зі стимулювання активізації приватного сектора економіки, наприклад, бюджетна дотація програм підготовки і перепідготовки кадрів відкриває нові можливості перед підприємцями, робітниками і фахівцями; для підприємництва – забезпечити можливість реальної конкурентоспроможності бізнесу у стратегічному напрямі, можливість ділитися позитивним досвідом і знижувати витрати, спільно використовуючи аналогічні транспортні послуги і контрагентів. Зниження витрат відбувається внаслідок ефекту масштабу, який проявляється при кооперації суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу і споживачів транспортних послуг. Зазначений ефект використовується і поза кластеризацією, однак масштаби координації, параметри партнерських взаємозв'язків учасників кластера дозволяють отримати значно більше економічної вигоди. Необхідно відмітити, що кластери стимулюють значне підвищення продуктивності праці і впровадження інновацій в

системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Постійна взаємодія у кластері сприяє формальному і неформальному обміну знаннями, співпраці між суб'єктами пасажирського автомобільного транспортного комплексу з взаємодоповнюючими активами і професійними навичками.

2.3 Моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Метою моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є пошук ефективних регулюючих впливів органів влади, які забезпечать вирішення визначених завдань регулювання пасажирського автомобільного транспорту, виражених в умовах досягнення їх з урахуванням пріоритетності та спланованою динамікою соціально-економічних і екологічних індикаторів, які відповідають цільовим критеріям і відображають сутність відповідних процесів у макроекономічному середовищі національної економіки. Моделювання дозволить визначати основні характеристики і результати реалізації соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту та здійснювати пошук пріоритетних управлінських рішень з метою задоволення сучасних потреб споживачів автотранспортних послуг.

Теоретичні аспекти наукової роботи спонукають до дослідження механізмів, які визначають соціально-економічну політику державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту, а саме:

- загальний механізм державного регулювання сегменту на макроекономічному рівні;

- механізм формування соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту;

- механізм реалізації соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту;

– механізм моніторингу та діагностики соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту;

– механізм координації соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту;

– механізм контролю соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту.

На нашу думку, їх доцільно досліджувати й удосконалювати у зазначеній послідовності, але з урахуванням їх взаємозв'язків і процесів взаємодії та взаємовпливу на загальний механізм державного регулювання сегменту на макроекономічному рівні.

Сучасні функціональні підходи до процесів державного регулювання на макроекономічному рівні вимагають застосування ефективних методів та напрямків досягнення головної мети діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи соціально-економічну пріоритетність, шляхи підвищення конкурентоспроможності та фактори впливу зовнішнього та внутрішнього середовища. Схема взаємодії механізмів, які визначають соціально-економічну політику державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу сформовано на рис. 2.11.

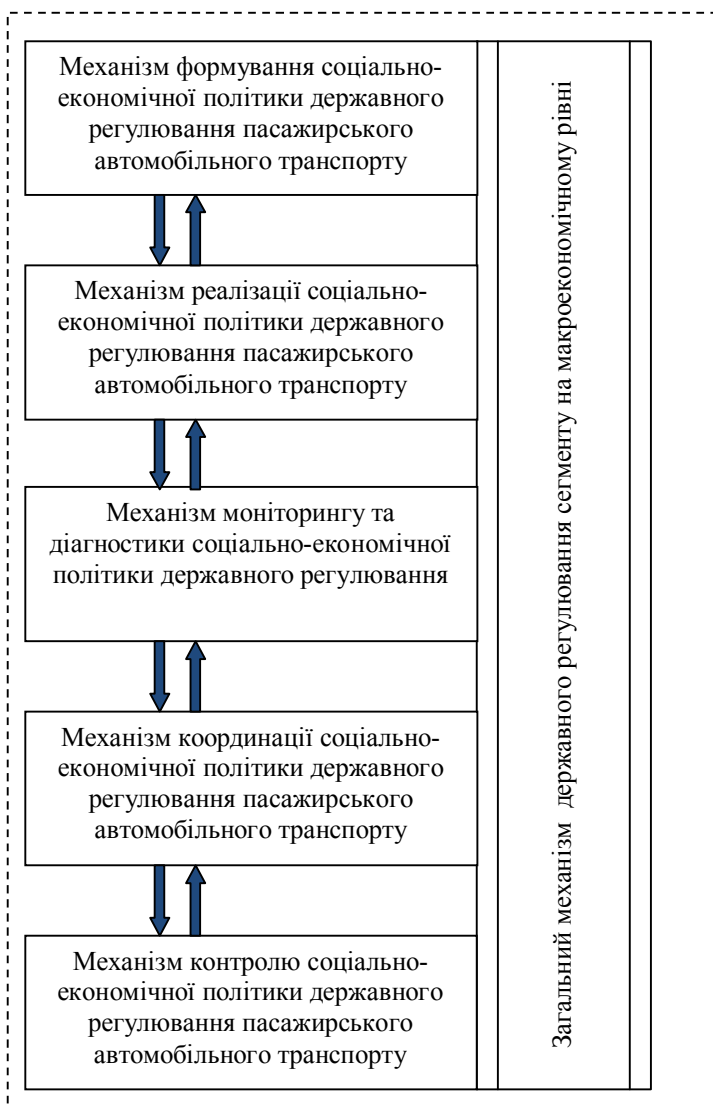


Рисунок 2.11 –Схема взаємодії механізмів,які визначають соціально-економічну політику державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

При побудові моделі і процедури пошуку необхідних управлінських рішень в системі державного регулювання сегменту національної економіки важливо враховувати ряд обставин:

– система пасажирського автомобільного транспорту забезпечує реалізацію соціальних завдань та має відповідну суспільну користь, тому він відноситься не тільки до ринкового сектору національної економіки, а передусім до суспільного сектору національного середовища;

– механізм формування соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту не є регіональним і його слід вважати макроекономічним, тому що коріння цієї політики формуються на національному рівні з урахуванням певних особливостей (соціальних, географічних тощо);

– механізм реалізації соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту є переважно регіональним у відповідності з визначеними аспектами децентралізації;

– механізм моніторингу та діагностики соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту здійснюється у взаємодії між всіма рівнями управління;

– механізм координації соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту здійснюється на макрорівні;

– механізм контролю соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту здійснюється всіма зацікавленими сторонами (державою, органами місцевого самоврядування, суспільними організаціями тощо).

Побудова моделі, що дозволяє досліджувати рішення при формуванні соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту здійснюється на підставі аналізу джерел оплати суспільної частини послуг пасажирського автомобільного транспорту та методики визначення вартості у зазначеному сегменті.

Нагадаємо, що розрахунок тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту здійснюється у відповідності з «Методикою розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту», яка затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 17 листопада 2009 року N 1175.

Зазначена Методика визначає механізм формування тарифів на послуги з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, автобусних маршрутах спеціальних

перевезень та автобусних маршрутах нерегулярних перевезень, а також тарифів на послуги з перевезення пасажирів у таксі та легковими автомобілями на замовлення і застосовується органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та автомобільними перевізниками незалежно від їх відомчої підпорядкованості, форми власності та організаційно-правової форми господарювання. Методика є обов'язковою для застосування під час встановлення регульованого тарифу органами виконавчої влади та місцевого самоврядування на послуги пасажирського автомобільного транспорту і носить рекомендаційний характер під час формування вільних тарифів на ці послуги [6].

У макроекономічному середовищі джерелом утримання суспільного сектора є загальнодержавні та місцеві податки й збори. До 2015 року, коли була розпочата фінансова децентралізація, податки й збори перерозподілялися на користь централізованої системи управління національної економіки, зокрема транспортної галузі, коли велика частина зібраних податків концентрується на державному рівні, а потім перерозподілялася. Але, в умовах фінансової децентралізації у органів місцевого самоврядування мають збільшуватись не тільки доходи, а й зобов'язання, за якими місцеві громади мають діяти в інтересах суспільного сектору.

У науковому просторі відомо, що громадський сектор змішаної економіки існує за рахунок ринкового середовища і не може перевищувати розмірів його консолідованого надлишку. Тому розв'язання задачі моделювання вибору оптимального рішення за обсягом реального громадського сектору може спиратися тільки на власні податкові надходження ту їх частину, яка призначена для оплати пільговиків і збитків за соціальними маршрутами. Складність пошуку тарифного рішення найбільш наочно можна розглянути на прикладі визначення тарифу на перевезення пільгових категорій пасажирів у автомобільному транспорті.

Тариф на перевезення пільгових категорій пасажирів у автомобільному транспорті буде дорівнюватися:

$$T = (BD - D) * K/H, \quad (2.1)$$

де T – тариф на перевезення пільгових категорій пасажирів, грн. на одну поїздку;

БД – планові бюджетні дотації на фінансування пасажирського автомобільного транспорту, грн.;

I – інвестиції на відтворення автомобільних транспортних послуг для пільгових категорій пасажирів, грн.;

K – регіональний коефіцієнт, який враховує соціально-економічні показники відповідного регіону;

N – кількість перевезених за період пільгових категорій пасажирів, чол.

Визначений тариф необхідно вважати середнім, тому як це реалізується на практиці в результаті конкурсного відбору перевізників, яким пропонується відповідне цінове рішення. Особливу увагу заслуговує у зазначеній формулі регіональний коефіцієнт, який враховує соціально-економічні показники відповідного регіону та може впливати на розмір тарифу, як в більшу сторону, так і в меншу.

Суспільний сектор може бути сформований з різних перевізників з відповідною безліччю встановлюваних адміністративно-кулуарним способом індивідуальних тарифів, які відшкодовують витрати кожного перевізника, послуги якого визнані суспільно необхідними, а витрати на перевезення – прийнятними, але при цьому необхідно дотримуватися умови:

$$T = (\sum T_j * N_j) * K / N, \quad (2.2)$$

де T_j та N_j – індивідуальний тариф при перевезенні пільгових категорій пасажирів j -м перевізником (грн.) і кількість послуг з перевезення пільгових пасажирів, наданих j -м перевізником.

Якщо мати на увазі, що пільги надаються владою різного рівня і фінансуються з урахуванням перерозподілу бюджетних надходжень, тобто існує можливість отримання цільових дотацій з державного,

обласного, районного або місцевого бюджетів, то обсяг необхідних бюджетних дотацій визначиться за умови застосування ринкового тарифу (Tr) на громадський сектор з урахуванням додавання бюджетних дотацій на відтворення пільгових послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом:

$$БД = I + Tr * Н \quad (2.3)$$

Отже, обсяг суспільних послуг з перевезення пільгових категорій пасажирів автомобільним транспортом буде дорівнюватися:

$$Н = (БД - I) / Tr \quad (2.4)$$

В умовах децентралізації пільги повинні фінансуватися з урахуванням отримання цільових дотацій з державного, обласного, районного або місцевого бюджетів.

Необхідно відмітити, що якщо $Tr \leq T$, то бюджетні дотації покривають всі витрати пов'язані з перевезенням пільгових категорій пасажирів тавони будуть звільнені від оплати проїзду. Якщо $Tr > T$, то бюджетні дотації не покривають всі витрати, пов'язані з перевезенням пільгових категорій пасажирів, у зв'язку з чим необхідно вжити відповідні заходи:

- зменшувати кількість категорій пільгових пасажирів на автомобільному транспорті;
- збільшувати бюджетні дотації за рахунок джерел фінансування (державних або місцевих);
- вводити часткову компенсацію тарифу за рахунок пільгових пасажирів.

У дослідженні було зазначено, що сфера пасажирського автомобільного транспорту потребує все більш активного втручання державних та місцевих інституцій з метою реалізації соціально-економічної політики державного регулювання у зазначеному сегменті національної економіки. Зазначимо, що масштаби та форми такого втручання повинні визначатися з урахуванням соціально-

економічних аспектів, а саме підвищенням добробуту населення з урахуванням кількісних та якісних показників.

В рамках загальної концепції управління соціально-економічними процесами на основі формування системи мінімальних соціальних стандартів, система мінімальних стандартів автомобільних транспортних послуг населенню об'єктивно покликана служити відправною точкою оцінки соціально-економічної ефективності заходів державного регулювання на пасажирському транспорті, породжуючи два критерії: критерій-мінімум – дотримання мінімальних соціальних стандартів з урахуванням якісних та кількісних показників і критерій-максимум – можливе перевищення його.

Формування та реалізація соціально-економічної політики державного регулювання пасажирського автомобільного транспорту здійснюється на підставі ухвалення тарифного рішення – встановлення єдиного тарифу для населення, при наявності соціальних (збиткових) маршрутів залежить від рівня ринкового тарифу, кількості перевезених пасажирів за цими маршрутами, розміру бюджетних дотацій з відповідних бюджетів на компенсацію збитків суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Важливу роль в мінімізації збитків від перевезень відповідних категорій пасажирів за соціальними маршрутами грає оптимізація маршрутної мережі та застосування різнопланових тарифів.

В умовах сьогодення можливо застосовувати наступні тарифні плани в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу:

- тариф вільний;
- тариф на автобусних маршрутах загального користування;
- тариф на автобусних маршрутах нерегулярних перевезень;
- тариф на автобусних маршрутах спеціальних перевезень;
- тариф на послуги легковими автомобілями на замовлення;
- тариф на послуги таксі;

– тариф регульований.

Таким чином, процедура пошуку тарифного рішення є складною і залежною від рішень державних та регіональних інституцій, а процес моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу – ітераційним.

Створюючи модель і процедуру моделювання, не можна обійтися без рішення проблеми технічного стану автотранспорту та його амортизації.

Специфіка в цьому випадку має наступні аспекти:

- нормативні;
- технічні;
- екологічні;
- економічні.

Надійність автомобільних пасажирських перевезень життєво важлива для економічного зростання і соціального розвитку національного середовища країни. Держава за допомогою нормативно-правових документів здійснює регулювання галуззю автомобільного пасажирського транспорту. Але зазначимо, що велика кількість нормативних актів, хоча і є обов'язковими для виконання, щодо надійності перевезення пасажирів, не забезпечує надійної роботи суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Нормативно-правове забезпечення надійності функціонування транспортних систем перевезення пасажирів автомобільним транспортним комплексом передбачає:

– нормативне забезпечення, яке містить відповідний перелік дій зі стандартизації транспортних послуг, технічної бази і рухомого складу автомобільного транспортного комплексу;

– законодавчі акти, які регулюють взаємовідносини між споживачами і виконавцями послуг, пов'язаних з перевезенням пасажирів.

Нормативно-правове забезпечення процесу перевезення пасажирів у сфері технічного регулювання здійснюються в межах Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 року № 124–19 [6]. Відповідно до цього закону, як

технічне регулювання розуміється регулювання відносин щодо встановлення, застосування і виконання обов'язкових вимог до об'єктів технічного регулювання, а також щодо встановлення і застосування на добровільній основі цих вимог з метою оцінки їх дотримання. До об'єктів технічного регулювання належать: пересувний склад і виробнича база автоперевізника; послуги з доставки пасажирів; послуги авторемонту та транспортні системи.

Роботи з технічного регулювання формалізовані у вигляді розробки та ухвалення технічних регламентів. Технічним регламентом є нормативний документ, який встановлює обов'язкові для застосування і виконання вимоги до об'єктів технічного регулювання. Вплив на діяльність суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу в плані забезпечення надійності транспортних систем надають загальні і спеціальні технічні регламенти України:

– Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту з технічного обслуговування і ремонту колісних транспортних засобів» від 03.07.2013 р. № 643 – встановлює вимоги до безпеки колісних транспортних засобів при їх випуску в обіг на території України та експлуатації незалежно від місця виготовлення, порядок оцінки відповідності транспортних засобів і процедури державного нагляду;

– Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту безпеки машин» від 30.01.2013 р. № 62 – встановлює мінімально необхідні вимоги до безпеки машин і устаткування при проектуванні, виробництві, монтажі, наладці, експлуатації, зберіганні, транспортуванні тощо;

– Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту будівельних виробів, будівель і споруд» від 20.12.2006 р. № 1764 – встановлює вимоги: механічної і пожежної безпеки; безпеки при небезпечних природних, техногенних діях; безпеки для користувачів; доступності для людей з обмеженими можливостями; енергетичної ефективності; безпечної дії на оточуюче середовище;

– Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів, дизельного, суднових та котельних палив» від 01.08.2013 р. № 927 – встановлює вимоги до характеристик і порядок оцінки відповідності палива;

– Постанова КМУ «Про затвердження Технічного регламенту засобів індивідуального захисту» від 27.08.2008 р. № 761 – встановлює вимоги до забезпечення захисту життя і здоров'я громадян, охорони навколишнього середовища, попередження дій, що вводять в оману споживачів.

Зазначені технічні регламенти визначають аспекти безпечного використання об'єктів виробничо-технічної складової суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, конструктивної та екологічної безпеки рухомого пасажирського складу. Зазначені регламенти використовуються на автомобільному транспорті при організації транспортного процесу, технічного обслуговування, ремонту й утримання рухомого пасажирського складу, технічної підготовки процесу перевезення пасажирів, але використання існуючих технічних регламентів лише побічно сприяє зниженню кількості відмов в роботі транспортної системи, не має визначального впливу на підвищення надійності перевезення пасажирів суб'єктами автомобільного транспортного комплексу.

Технічні і екологічні аспекти в системі перевезення пасажирів суб'єктами автомобільного транспортного комплексу проявляються у тому, що рівень технічної та екологічної безпеки транспортних засобів пов'язаний із зносом, який в першому наближенні можна розглядати як функцію лінійну, і в цьому немає чогось нового, але лінійний знос призводить до нелінійної зміни технічної та екологічної безпеки. Тому нарахування амортизації повинно бути пов'язане з технічним та екологічним обмеженнями термінів експлуатації транспортних засобів, які задіяні при перевезенні пасажирів.

До пасажирських автомобільних транспортних засобів повинні пред'являтися підвищені вимоги щодо забезпечення безпеки перевезень, тому амортизуватися пасажирські автомобільні

транспортні засоби повинні в більш коротші терміни. Необхідно відмітити, що виведені з експлуатації транспортні засоби для перевезення пасажирів можуть бути списані або використані для інших видів перевезень. Необхідно мати на увазі, що повинен бути створений організаційно-економічний механізм, який запобігає повторному використанню транспортних засобів для перевезення пасажирів. У плані забезпечення параметрів безпеки, амортизація транспортних засобів, задіяних для перевезення пасажирів, повинна бути прискореною та пов'язаною зі зміною цих параметрів за їх граничними допустимими значеннями встановленими обліковою політикою суб'єкта автомобільного транспортного комплексу. Таким чином, зазначене змушує вносити нові елементи в відомі моделі амортизації і відтворення основних засобів суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

У відповідності з Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби» амортизація об'єктів основних засобів нараховується наступними методами: прямолінійного, зменшення залишкової вартості, прискореного зменшення залишкової вартості, кумулятивного, виробничого. Але, якою буде сама модель нарахування амортизації – це не настільки важливе питання, однак це рішення необхідно погоджувати з циклічним характером доходів багатьох суб'єктів автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища.

У прямолінійній моделі, нарахування амортизації здійснюється пропорційно відпрацьованому терміну:

$$A = (O_{\text{сп}} - L) / n, \quad (2.5)$$

де A – сума амортизації, нарахована за рік, грн.;

$O_{\text{сп}}$ – первісна вартість капітальних інвестицій, грн.;

L – ліквідаційна вартість транспортного засобу, грн.;

n – термін амортизації транспортного засобу, в роках.

При циклічних змінах обсягу перевезень можна застосовувати прямолінійну модель пропорційну саме обсягу перевезень пасажирів суб'єктом автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища:

$$A = (O_{\text{сп}} - L) / B, \quad (2.6)$$

де B – загальний обсяг перевезень за термін амортизації пасажирського транспортного засобу.

Необхідно зазначити, що визначений підхід кращий і відображає специфіку зносу пасажирського транспортного засобу і функціональну зміну його безпеки в період експлуатації, однак це не завжди правильно. У період сезонних коливань обсягів пасажирських транспортних перевезень, коли транспортний засіб частково простоє таке нарахування амортизації економічно не виправдано, тому необхідно визначити функцію сезонної зміни обсягу пасажирських транспортних перевезень з урахуванням сезонного коливання операційних доходів від експлуатації транспортного засобу та з урахуванням зазначених факторів моделювати або нараховувати амортизацію. Зазначимо, якщо автомобільний пасажирський транспорт виходить на визначені маршрути незалежно від його наповнюваності пасажирами в той чи інший час або пору року і принесених ним операційних доходів – застосування прямолінійної амортизації за обсягом перевезень втрачає актуальність.

У нелінійних моделях нарахування амортизації використовуються наступні методи: з постійною часткою списання залишкової балансової вартості транспортних засобів, накопиченого резерву, ануїтетів та інші.

Вибір відповідної моделі нарахування амортизації транспортних засобів має традиційно економічний сенс і пов'язаний з пошуком оптимального терміну амортизації з урахуванням положень Податкового кодексу України, рівня інфляції і банківських процентних ставок, тобто умов дисконтування доходу.

Необхідно констатувати, що у випадку з пасажирськими автомобільними транспортними засобами, експлуатація яких обмежується встановленими граничними параметрами технічної, експлуатаційної та екологічної безпеки, термін оптимальної амортизації за фінансовими умовами виявляється більше того терміну, який встановлюється з міркувань безпеки транспортного засобу у відповідності з технічними регламентами країни. Зазначимо, що це достатньо суттєвий аспект, який потребує відповідного підходу до процедури моделювання амортизації основних засобів і відтворення пасажирських автомобільних транспортних послуг, які надають суб'єкти автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища.

Економічне завдання в системі моделювання повинно бути пов'язане не з визначенням бар'єрних індикаторів фінансово-економічних показників, а встановленням термінів амортизації за моделями технічної, експлуатаційної та екологічної безпеки експлуатації транспортних засобів. Але економічна оптимізація терміну амортизації транспортних засобів і вибору моделі нарахування амортизації не відкидається, а застосовується у актуальних формулюваннях і рішеннях як додаткова процедура визначення фінансово-економічних бар'єрів, які при зміні умов оподаткування та інших умов господарювання можуть виявитися вирішальними.

Таким чином, в процедурі моделювання повинно існувати відповідні бар'єрні значення вибору політики відтворення пасажирських автомобільних транспортних послуг: технічної безпеки, експлуатаційної безпеки, екологічної безпеки та фінансово-економічної доцільності. Технічна та експлуатаційна безпека пасажирських автомобільних транспортних засобів є комплексним взаємопов'язаним поняттям і може розглядатися як сукупна характеристика активної і пасивної безпеки, кожна з яких, в свою чергу, має особливу характеристику.

З практичного досвіду роботи суб'єктів автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища відомо, що зі збільшенням віку транспортних засобів, після відповідного терміну або пробігу, їх технічна, експлуатаційна та екологічна безпека досить значно знижується. Тому, оскільки пасажирські автомобільні транспортні засоби експлуатуються достатньо інтенсивно і мають приблизно однаковий пробіг на протязі річного експлуатування, то цілком раціонально відмовитися від обліку загального пробігу автомобільного транспортного засобу, а пов'язувати рівень його технічної, експлуатаційної та екологічної безпеки за віком.

Наукові дослідження показують, що визначальною є активна безпека транспортних засобів, зниження якої має бути об'єктом не тільки досліджень, але стати відправною точкою для визначення граничного терміну експлуатації пасажирських автомобільних транспортних засобів з урахуванням європейських норм.

Такий граничний термін є об'єктом технічного, експлуатаційного та економічного дослідження. Економічний аспект цього обмеження – допустимий збиток, який може принести експлуатація небезпечного автомобільного транспортного засобу. Механізм розв'язання таких завдань відомий і може бути запозичений при побудові моделі відтворення послуг, які надаються суб'єктами автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища.

Екологічна безпека експлуатації об'єктів автомобільного транспортного комплексу є найважливішою складовою вдосконаленої моделі і процедури пошуку актуального тарифного плану на послуги з перевезення пасажирів, а також може служити однією з умов для ефективного державного регулювання діяльності суб'єктів автомобільного транспортного комплексу національного макроекономічного середовища.

Правові, економічні та соціальні основи організації охорони навколишнього природного середовища в інтересах нинішнього і

майбутніх поколінь регулюються Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища».

Суб'єкти автомобільного транспортного комплексу, що здійснюють експлуатацію та обслуговування автомобілів, зобов'язані розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у відпрацьованих газах та скидах транспортних засобів, переходу на менш токсичні види енергії й пального, додержання режиму експлуатації транспортних засобів та інші заходи, спрямовані на запобігання й зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин та додержання встановлених рівнів фізичних впливів. Експлуатація транспортних засобів, у викидах та скидах яких вміст забруднюючих речовин перевищує встановлені нормативи, не допускається [7].

Правові і організаційні основи та екологічні вимоги в галузі охорони атмосферного повітря регулюються Законом України «Про охорону атмосферного повітря».

Суб'єкти автомобільного транспортного комплексу, що здійснюють викиди забруднюючих речовин в атмосферу повітря діяльністю яких пов'язана з впливом фізичних та біологічних факторів на його стан, зобов'язані: здійснювати організаційно-господарські, технічні та інші заходи щодо забезпечення виконання вимог, передбачених стандартами та нормативами екологічної безпеки у галузі охорони атмосферного повітря, дозволами на викиди забруднюючих речовин тощо; вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів забруднюючих речовин і зменшення впливу фізичних факторів [8].

Таким чином, у відповідності з нормативно-правовими актами рівень екологічної небезпеки визначається сумарною кількістю шкідливих викидів і скидів при виконанні певного обсягу автомобільних транспортних перевезень. За своєю суттю досягнення мінімального рівня впливу на навколишнє середовище вимагає

вибору найбільш оптимального варіанту здійснення виконання транспортних послуг. В ринкових умовах та у демократичному устрої зазначене завдання може вирішуватися при проведенні конкурсного відбору суб'єктів автомобільного транспортного комплексу – перевізників, серед яких розміщується держзамовлення на здійснення відповідних транспортних послуг.

Кожен суб'єкт автомобільного транспортного комплексу має певний набір транспортних засобів і повинен працювати на визначених маршрутах. Зазначена інформація надає можливість розрахувати кількість шкідливих скидів і викидів у відповідності з наведеним механізмом:

$$V_{шci} = \sum_{z=1}^m K_{biz} * U_{ciz} * N_z * H_{cpz}, \quad (2.7)$$

$$V_{шvj} = \sum_{z=1}^m K_{bjz} * U_{bjz} * N_z * H_{cpz} * K_{tz}, \quad (2.8)$$

де $V_{шci}$ – кількість скидів автомобільними транспортними засобами i -ї шкідливої речовини ($i = 1 \dots n$);

K_{biz} – ваговий коефіцієнт вікової структури автомобільних транспортних засобів z -т виду, який здійснює відповідні скиди i -ї шкідливої речовини, який враховує збільшення шкідливого впливу на навколишнє середовище зі збільшенням віку автомобільного транспортного засобу;

U_{ciz} – питома кількість скидів i -ї шкідливої речовини від автомобільного транспортного засобу z -т виду ($z = 1 \dots m$);

N_z – кількість автомобільних транспортних засобів z -т виду, які здійснюють перевезення за визначеними маршрутами;

H_{cpz} – середньорічний пробіг автомобільного транспортного засобу z -т виду за визначеними маршрутами;

$V_{шvj}$ – кількість викидів автомобільними транспортними засобами j -ї шкідливої речовини ($j = 1 \dots n$);

K_{tz} – ваговий коефіцієнт виду палива, яке застосовується на автомобільних транспортних засобах z -т виду;

K_{bjz} – ваговий коефіцієнт вікової структури автомобільних транспортних засобів z -т виду, який здійснює відповідні викиди j -ї шкідливої речовини, який враховує збільшення шкідливого впливу на навколишнє середовище зі збільшенням віку автомобільного транспортного засобу;

U_{bjz} – питома кількість викиди j -ї шкідливої речовини від автомобільного транспортного засобу z -т виду ($z = 1 \dots m$).

Загальний екологічний вплив автомобільних транспортних засобів на навколишнє середовище може мати вигляд у наступному вартісному вираженні:

$$Z_{шв} = \sum_{i,j=1}^n (VO_i * V_{шсі}) + (VO_j * V_{швj}), \quad (2.9)$$

де $Z_{шв}$ – загальна вартісна оцінка шкідливого впливу відповідного суб'єкта автомобільного транспортного комплексу або варіанту здійснення послуг;

VO_i – вартісна оцінка негативного впливу від шкідливих скидів i -го виду;

VO_j – вартісна оцінка негативного впливу від шкідливих викидів j -го виду.

Таким чином, визначення найкращого варіанта автотранспортних послуг при домінуванні екологобезпечних вимог буде здійснюватися по мінімуму показника загальної вартісної оцінки шкідливого впливу відповідного суб'єкта автомобільного транспортного комплексу з можливих альтернативних варіантів. Якщо враховуються інші критерії вибору, то зазначений показник може включатися в комплексний критерій вибору найнебезпечніших варіантів надання транспортних послуг.

Проблеми екологізації діяльності суб'єктів автомобільного транспортного комплексу дозволяють визначити наступні аспекти:

– пасажирський автомобільний транспорт є одним із основних забруднювачем навколишнього середовища, зокрема територій міст і міських агломерацій, окремих локальних територій країни;

– недостатньо досліджена на державному рівні проблема застосування критеріїв мінімізації шкідливого впливу на навколишнє середовище при оптимізації пасажирських автомобільних транспортних перевезень;

– відсутня система фінансово-економічного регулювання екологобезпечної діяльності суб'єктів транспортного комплексу;

– відсутні наукові дослідження взаємодії пасажирського автомобільного транспорту у транспортному потоці і пов'язаних із цим змін кількості скидів та викидів шкідливих речовин;

– відсутнє актуальне нормативно-правове забезпечення в галузі охорони навколишнього середовища при функціонуванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що відповідає європейському вектору розвитку національного макроекономічного середовища країни.

З метою вирішення визначених проблем в умовах обмеженості технічних та фінансово-економічних аспектів діяльності суб'єктів автомобільного транспортного комплексу для локальної території можуть бути сформульовані наступні завдання з ефективного зниження шкідливого впливу викидів на навколишнє середовище:

– проведення математичного моделювання взаємодії автомобільного пасажирського транспорту у потоці на основі імовірнісного підходу до відповідних характеристик транспортного потоку на вулично-дорожній мережі з визначеними (запрограмованими) параметрами її елементів;

– розробка сучасних методів оптимізації пасажирських автомобільних перевезень за екологобезпечними критеріями;

– оцінка екологобезпечених характеристик транспортних потоків на основі розробленої моделі взаємодії в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– варіативне оцінювання економічної ефективності оптимізації пасажирських автомобільних перевезень;

– формування імітаційно-прикладної моделі функціонування парку рухомого складу і тактичного управління процесом

пасажирських перевезень при різних конфігураціях вулично-дорожньої мережі і режимів руху з урахуванням їх стану;

– удосконалення тарифної політики в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– формування державної підтримки суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу з метою активізації їх природоохоронної діяльності.

Але необхідно констатувати, що зазначене суперечливе, але допоможе створити відповідний фундамент для сприятливого розвитку сумлінної та якісної конкуренції та прихід на ринок більш високотехнологічних і уніфікованих суб'єктів у транспортний комплекс країни, які будуть надавати якісні та екологічнобезпечні послуги з перевезення пасажирів.

Екологічній безпеці приділяється багато уваги зі сторони науковців. Для прикладу можуть бути наведені публікації [69, 59, 76, 110, 113, 148]. Необхідно зазначити, що запропонований підхід оцінки екологічної небезпеки, який полягає в застосуванні вартісних оцінок викидів і скидів саме як оцінки ступеня шкоди навколишньому середовищу і здоров'ю членів суспільства від кожного виду викидів і скидів, є новим і поки не застосовується у діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Запропоновані вартісні оцінки достатньо актуальні, але чисельне визначення їх, яке буде всебічно обґрунтоване і сприймалося національним суспільством як загальноприйняті, вимагає відповідного всебічного наукового дослідження та апробації. В умовах бурхливих перетворень у національному макроекономічному середовищі можна прогнозувати зростання їх значень зі збільшенням загального негативного впливу діяльності господарської діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу на навколишнє природне середовище і власне здоров'я людини.

Основні завдання врахування екологічної безпеки пасажирських автомобільних транспортних засобів, пов'язані з обмеженням

терміном їх експлуатації. Визначене завдання вирішується, виходячи зі встановлених обмежень за гранично допустимим шкідливим викидами та скидами. Функція зміни кількості шкідливих викидів або скидів від терміну експлуатації або загального пробігу кожного виду пасажирського автомобільного транспортного засобу відома або може бути визначена відповідними статистичними вимірюваннями. Таким чином, для відповідного пасажирського автомобільного транспортного засобу в механізмі його регулювання необхідно встановити екологічнобезпечний індикатор граничного терміну експлуатації за рахунок відповідних методів (правовий, адміністративний, економічний тощо). Наприклад, адміністративно може бути обмежений термін експлуатації транспортного засобу, економічно – сума екологічного податку, яка буде фінансово стимулювати суб'єкта господарської діяльності до вибору економічно вигідних, у тому числі екологічно менш шкідливих варіантів надання послуг з перевезення пасажирів.

В умовах сьогодення існування екологічного податку зумовлено необхідністю часткової компенсації негативного впливу на навколишнє природне середовище різного роду шкідливих та небезпечних факторів, що виникають у процесі діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. У зв'язку з тим, що такий вплив є об'єктивно неминучим, необхідно передбачити економічне стимулювання їх до скорочення забруднення навколишнього природного середовища.

Екологічний податок в національній податковій системі має характерні відмінності від інших обов'язкових платежів, оскільки нормативно-правові документи, які регламентують механізм його справляння, постійно балансують між сферами екологічного та податкового права України.

Важлива особливість податкового еколого-економічного інструментарію полягає в тому, що зібрані таким шляхом ресурси надходять на бюджетні рахунки відповідного рівня і використовуються на фінансування екологічних проблем та

відшкодування збитків, нанесених діяльністю суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Таким чином, одним із напрямів розвитку відносин в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу є удосконалення державної екологобезпечної політики і методів державного регулювання охорони довкілля, зокрема екологічного податку.

Параметри економічної доцільності відтворення послуг пасажирського автомобільного транспорту можуть бути визначені з боку суб'єкта господарювання та споживача послуг – пасажира, які будують формулу пропозиції та попиту. З боку суб'єкта господарювання граничним є необхідна сума капітальних інвестицій для простого відтворення транспортних засобів для перевезення пасажирів з урахуванням їх подорожчання під впливом відповідних факторів: інновація

$$I = A * K_{\text{інф}} * K_{\text{інн}}, \quad (2.10)$$

де I – необхідна сума капітальних інвестицій в сучасні транспортні засоби для перевезення пасажирів;

A – амортизаційні нарахування;

$K_{\text{інф}}$ – параметри інфляції за термін експлуатації транспортного засобу для перевезення пасажирів;

$K_{\text{інн}}$ – коефіцієнт, який враховує інноваційну складову в оновленні транспортних засобів (враховує збільшення вартості транспортних засобів за рахунок підвищення якісних орієнтирів).

При цьому сума $A * (K_{\text{інф}} * K_{\text{інн}} - 1)$ повинна бути сплачена за рахунок чистого фінансового результату діяльності суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, тобто метод нарахування амортизації практично не враховує інфляцію та інноваційну складову.

З позиції споживача послуг, граничним параметром є сума витрат на проїзд, обчислена у відсотках від суми середньодушових

доходів населення. Як показує національний досвід, населення готове платити за транспортні послуги тільки частину своїх доходів, яка і є параметром попиту на послуги діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Оскільки регулярно відслідковувати попит на пасажирські транспортні послуги достатньо складно, то в процедурі моделювання рішень, пов'язаних з тарифікацією послуг, може бути використана інформація про прожитковий мінімум або мінімальну заробітну платню. Основною преамбулою зазначеного моделювання буде: тариф збільшується, якщо збільшується прожитковий мінімум та мінімальна заробітна платня.

Розрахунок прожиткового мінімуму на душу населення за основними соціально-демографічними групами здійснюється Державною статистичною службою України регулярно, на підставі споживчого кошика і статистичних даних. Необхідно відмітити, що у його структурі враховуються послуги, у тому числі транспортні.

Структурасумарних витрат домогосподарств на транспортні послуги за період 2010-2016 рр. наведено в табл. 2.24.

Як показує аналітична інформація дослідження, частка витрат на транспортні послуги досить стабільна або коливається в досить вузьких межах.

Таким чином, використання механізму розрахунку прожиткового мінімуму та мінімальної заробітної платні в частині інформаційно-аналітичної основи при процедурі моделювання рішень, пов'язаних з тарифікацією транспортних послуг, достатньо реально і дуже зручно з наступних причин: прогнозні значення досить точно відображають справжні доходи; динаміка прожиткового мінімуму відображає реальні інфляційні процеси; існуючий механізм розрахунку прожиткового мінімуму дозволяє розраховувати прогнозні значення щомісячних витрат споживачів транспортних послуг; економічна ефективність проведення розрахунків тощо.

Таблиця 2.24 – Структурасумарних витрат домогосподарств на транспортні послуги за період 2010-2016 рр., %

Період	Значення
2010	3,7
2011	4,0
2012	4,3
2013	4,3
2014	4,3
2015	3,7
2016	3,6

У процесі моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу оптимізація дорожньо-транспортної мережі є відносно самостійним завданням та знаходиться в питаннях державного регулювання в області безпеки дорожнього руху, тому виникає необхідність її доцільно вирішувати завчасно і окремо, тобто незалежно від розробленої ітераційної процедури. Оптимізація повинна здійснюватися методами транспортної логістики. Необхідно відзначити важливий момент, якщо щільність маршрутної мережі, яка залежить від щільності вулиць і доріг, недостатня, то необхідні капітальні інвестиції на розширене відтворення дорожньо-транспортної мережі у національному або регіональному просторі. Зазначені заходи слід передбачати при формуванні державної пасажирської транспортної політики, але механізм інвестування простого і розширеного відтворення дорожньої інфраструктури, у тому числі дорожнє будівництво, традиційно відділений від механізмів державного регулювання суспільного автомобільного пасажирського транспорту, тому вирішення визначеного завдання в процедурі вибору актуальних рішень транспортної політики не передбачено.

Таким чином, найважливішими питаннями моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є: вибір цільових орієнтирів, ранжування цілей та завдань, встановлення параметричних критеріїв, оптимізація дорожньо-транспортної мережі; врахування екологобезпечної складової, виділення вагомих чинників впливу і управління, а також

визначення ступеня впливу кожного фактора на результат діяльності суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

РОЗДІЛ 3

концептуальна підтримка державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

3.1 Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

На основі проведеного у попередніх розділах дослідження можливо стверджувати, що саме держава здатна ефективно сприяти досягненню системного ефекту щодо розвитку транспортного комплексу за умови компетентнісного підходу державно-приватного партнерства.

Крім того, слід підкреслити, що поєднання в сучасних умовах господарювання методів державного впливу на розвиток системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу з дією відповідних ринкових механізмів, можливо завдяки поступовій реалізації економічних реформ, в результаті чого формуються нові ефективні, адаптивні управлінські структури. Але слід підкреслити, що причиною ускладнення сучасного розвитку всіх видів пасажирського транспорту, а також низька ефективність використання існуючих потужностей є організаційна роздробленість транспортної системи та недосконалість окремих сегментів господарського механізму, який функціонує в умовах реформування та трансформації національної економіки держави.

На нашу думку, державне управління розвитком пасажирського автомобільного транспортного комплексу повинно здійснюватися на основі відповідного механізму регулювання, який враховує особливості функціонування даного комплексу на різних рівнях управління в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки. Виокремлення функцій державного регулювання

пасажирського автомобільного транспортного комплексу доповнює механізм управління, акцентуючи увагу на системі органів управління із зазначенням конкретних задач та обов'язків.

Загальні функції державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу представлені на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Функції державного регулювання системою пасажирського автомобільного транспортного комплексу (ПАТК)

Процес використання відповідних організаційних структур управління функціонуванням і розвитком суб'єктів за рівнями влади є найважливішим пріоритетом у забезпеченні ефективного розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Процес формування та реалізації логістичної концепції щодо стратегічного сегмента транспортної політики, ефективного управління пасажирськими і пов'язаними з ними потоками

інформації, а також фінансовими ресурсами є об'єктивною необхідністю сучасної економічної системи. При цьому вирішення завдань моніторингу, контролю та адміністрування питань макроекономічного та мезоекономічного характеру можливо за умови створення нових форм взаємовідносин органів державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Досягнення стратегічних цілей залежить від того, наскільки ефективними та адаптивними виявляться організаційні форми управління.

Результати дослідження свідчать, що державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу має бути направлено на прискорення процесів переходу пасажирського транспорту на новий технологічний та організаційно-управлінський рівень, а також на удосконалення діяльності різних суб'єктів мікроекономічного середовища для забезпечення задоволення інтересів відповідних груп користувачів якісними пасажирськими транспортними послугами.

Державні органи регулюють та впливають на питання розвитку логістичної інфраструктури в транспортних вузлах, сприяють впровадженню прогресивних та екологічних транспортно-логістичних технологій, вдосконалюють організаційно-економічну і виробничо-технологічну структури суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, забезпечують координацію та взаємодію магістральних видів транспорту в умовах наближення до європейських стандартів та ековимог.

Враховуючи міжнародний досвід щодо питань державного регулювання, необхідним аспектом управління є розробка комплексу заходів щодо модернізації та розвитку інфраструктури пасажирського автомобільного транспорту, просування пасажирських потоків, а також посилення взаємодії та координації діяльності органів виконавчої влади в сфері функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Розробка та реалізація заходів державного регулювання суттєво впливає на вирішення окремих проблем, пов'язаних з функціонуванням системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Забезпечення ефективності системи управління забезпечується обов'язковим дотриманням відповідних заходів державного регулювання, які містять окремі аспекти, а саме:

- нормативно-правовий аспект: процес удосконалення відповідних норм, які регулюють питання функціонування пасажирського автомобільного транспорту, зменшення бюрократичних процедур щодо діяльності суб'єктів мікроекономічного середовища, розробка системи стандартів транспортного сервісу, підвищення безпеки транспортних процесів, враховуючи міжнародні та європейські вимоги;

- фінансово-економічний аспект: удосконалення тарифної політики, а також податкового адміністрування допоможе підвищити показники ефективності діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, визначити єдиний підхід до оподаткування прибутків в галузі автоперевезень та покращити їх результативність. Крім того, достатнє фінансування напрямків щодо побудови сучасної транспортної інфраструктури наблизить до реалізації програм стратегічного розвитку пасажирського транспорту;

- організаційний аспект: створення єдиної системи моніторингу та контролю за наданням послуг пасажирським транспортом та обслуговуючими підприємствами, унеможливлення «нелегальних» перевезень, урахування транспортних шляхів та коридорів, підвищення кваліфікації водіїв та менеджерів;

- соціальний аспект: сприяння підвищенню доступності послуг пасажирського автомобільного транспорту, зменшення ризиків життя та здоров'ю людей під час перевезень, збільшення можливостей для вільного пересування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями.

Формування та організація системи державного регулювання транспортним сегментом передбачає створення та

функціонування відповідних управлінських елементів, розподіл між ними функцій і повноважень і певного порядку їх взаємодії на окремих рівнях. Система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу запропоновано на рис. 3.2.

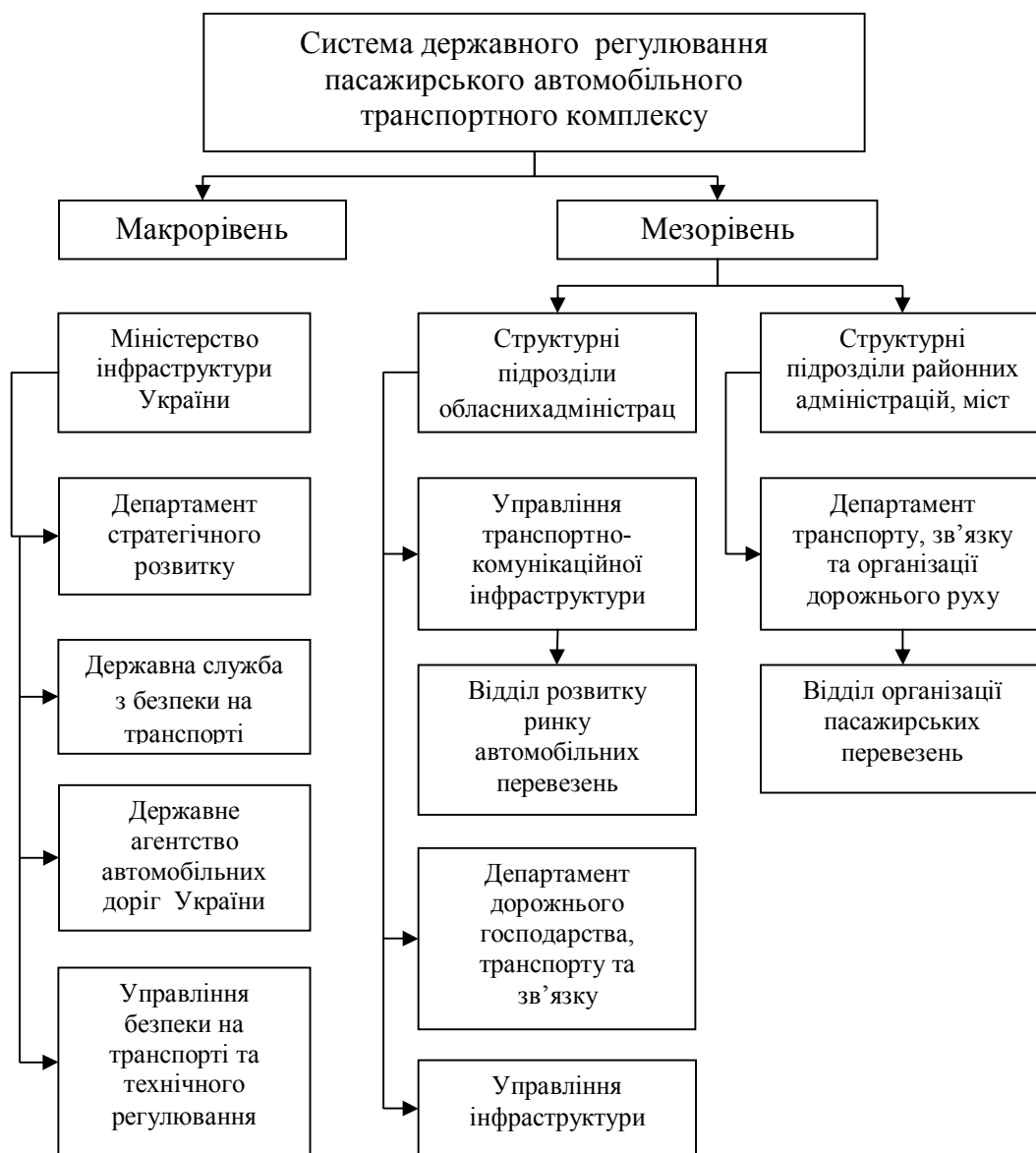


Рисунок – 3.2 Система державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Центральним органом виконавчої влади у сфері транспорту є Міністерство інфраструктури України, до основних завдань якого

відносяться [185]: формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку; формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; участь у межах своїх повноважень у формуванні та забезпеченні реалізації державної тарифної політики та політики державних закупівель у сфері надання послуг поштового зв'язку.

Важливим напрямком регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є стратегічний розвиток даної системи, який здійснюється відповідною державною структурою при Міністерстві інфраструктури України – Департаментом стратегічного розвитку дорожнього ринку та автомобільних перевезень, основними завданнями якого є [185]:

- формування державної політики в галузі автомобільного, міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус) та у сфері дорожнього господарства;

- забезпечення у межах своїх повноважень проведення єдиної економічної, тарифної та науково-технічної політики в галузі автомобільного, міського електричного транспорту та у сфері дорожнього господарства;

- виконання відповідно до законодавства функцій регулювання, координації і контролю діяльності галузі автомобільного, міського електричного транспорту та сфери дорожнього господарства.

В свою чергу, на Управління стратегічного розвитку інфраструктури та інвестицій покладено здійснення моніторингу за виконанням Транспортної стратегії України на період до 2020 року.

Здійснення функції державного контролю на автомобільному транспорті покладено на Державну службу України з безпеки на транспорті, яка повинна підвищити ефективність державного контролю на пасажирському автомобільному транспорті.

Управління транспортно-комунікаційної інфраструктури на обласному рівні взаємодіє з Міністерством інфраструктури України,

Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті, Державною авіаційною службою України, з іншими органами виконавчої влади та місцевого самоврядування. Управління відповідно до покладених на нього завдань [178]:

1. Здійснює аналіз стану і тенденцій розвитку сфер транспорту, бере участь у визначенні пріоритетів розвитку відповідної галузі, а також формуванні напрямів інвестиційної політики та підготовці пропозицій із зазначених питань, спрямованих на забезпечення сталого розвитку області та організацію надання послуг, підвищення їх якості та конкурентоспроможності.

2. Сприяє створенню умов для формування ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг.

3. Забезпечує: державну підтримку підприємствам транспортної інфраструктури при виконанні ними завдань щодо задоволення потреб населення, суспільного виробництва у відповідних послугах; формування у приміському та міжміському сполученні мережі автобусних маршрутів загального користування, що не виходять за межі області.

4. Вживає заходів щодо забезпечення дотримання Конституції і законів України, інших актів законодавства підприємствами і організаціями транспортної інфраструктури та зв'язку незалежно від форм власності і підпорядкування.

5. Здійснює розробку регіональних комплексних і цільових програм розвитку всіх видів транспорту, об'єктів і систем зв'язку та забезпечує їх реалізацію.

6. Забезпечує організацію роботи щодо міжрегіональних економічних зв'язків і взаємодії між підприємствами галузі транспорту та споживачами їх послуг.

Взагалі Міністерство інфраструктури України вирішує ряд питань, які напряму пов'язані із переведенням транспортної галузі та інфраструктури держави на європейський рівень, а саме: ліцензування автоперевізників, розробка схеми компенсації підприємствам за пільгові перевезення пасажирів, пропозиції

впровадження в транспортних засобах касових апаратів, впровадження транспортних засобів, які забезпечують комфортність та безпеку пасажирських перевезень з обов'язковим аспектом екологічності, оновлення рухомого складу транспортних засобів за рахунок залучення кредитних коштів, врегулювання та моніторинг ринку таксі.

Враховуючи завдання та стратегічні плани, основними напрямками державного регулювання та підтримки пасажирського автомобільного транспортного комплексу є:

– соціалізація пасажирських послуг, а саме, підвищення доступності транспортних послуг для незабезпечених верств населення, а також для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями;

– поетапна реалізація інноваційно-інвестиційних проектів, у тому числі для ліквідації «вузьких місць» та оновлення транспортної та логістичної інфраструктури;

– розвиток та підтримка досконалої конкуренції на ринку пасажирських транспортних послуг, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища;

– підтримка та створення умов запровадження інноваційних продуктівна автомобільному транспорті, а саме: впровадження екотранспорту;

– розробка та реалізація експортної концепції пасажирських транспортних послуг завдяки створенню сприятливих умов для вітчизняних транспортних перевізників на ринку міжнародних автомобільних транспортних послуг, з урахуванням міжнародних та європейських вимог.

Формування фінансово-кредитних важелів, а також впровадження нових адміністративних методів управління суттєво впливає на удосконалення механізму державного регулювання розвитком пасажирського автомобільного транспортного комплексу і розроблення детальних завдань щодо реалізації стратегічних планів розвитку транспортної галузі.

Суттєвим важелем державного регулювання є створення конкурентно-сприятливого середовища в дорожній галузі, у тому числі і у пасажирському транспортному комплексі, для реалізації проектів державно-приватного партнерства в умовах євроінтеграції з урахуванням екологічних факторів.

Процес формування та функціонування механізму державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на прийомі моделювання, метою якого є пошук найбільш ефективних методів управління, які забезпечать досягнення стратегічної мети щодо пасажирських перевезень, враховуючи пріоритетність критеріїв економічності, доступності та екологічності. На основі розробленої моделі механізму регулювання транспортним комплексом можливо здійснити детальний аналіз управлінських рішень з вибором найбільш ефективних варіантів.

Категорії «механізм управління», «організаційно-економічний механізм» найчастіше використовуються як вітчизняними, так і зарубіжними авторами в процесі дослідження взаємодії відповідних суб'єктів з визначенням етапів досягнення стратегічної мети, враховуючи фактори впливу, методи, принципи та інші елементи управління.

Економічна енциклопедія надає відповідне тлумачення механізму – це система, пристрій, спосіб, що визначає порядок певного виду діяльності підприємства [175].

Базуючись на існуючих тлумаченнях авторів щодо досліджуваної категорії, «механізм управління результатами діяльності суб'єкта мікроекономічного середовища» представляє собою багаторівневу систему взаємопов'язаних складових: організаційної системи, системи забезпечення та системи реалізації, які наповнюючись відповідними елементами (принципами, методами, інструментами), забезпечують досягнення поставленої мети управління результатами діяльності на окремому суб'єкті з урахуванням факторів впливу[175].

Враховуючи результати дослідження, можливо виділити кілька рівнів функціонування механізмів управління, а саме: макро-, мезо-

та мікроекономічні рівні, які забезпечують дієвість механізму регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки.

При цьому доцільно відокремити: макроекономічний механізм регулювання, який забезпечує ефективне функціонування національної економіки, у тому числі і всієї транспортної галуззі; механізм формування та реалізації державної політики щодо регулювання пасажирським автомобільним транспортним комплексом; механізм управління діяльністю суб'єктів мікроекономічного середовища, які забезпечують надання пасажирських транспортних послуг.

«Механізм управління» трактується Н. Р. Нижником, як категорія управління, що включає цілі управління, елементи об'єкта та її зв'язки, на які здійснюється вплив, дії в інтересах досягнення цілей, методи впливу, матеріальні та фінансові ресурси управління соціальним та організаційним потенціалами [175].

Необхідно підкреслити, що процеспошуку ефективних управлінських рішень, які базуються на формуванні моделі механізму державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, включає наступні аспекти:

- формування соціальних цілей щодо функціонування системи пасажирського автомобільного транспорту;
- розробка та реалізація фінансово-економічної політики щодо регулювання пасажирського транспорту на макроекономічному рівні, враховуючи потенціальні можливості та потреби мікроекономічного середовища;
- функціонування прямих та зворотних зв'язків між окремими ланками транспортної галузі з метою досягнення стратегічних цілей;
- аналіз та моніторинг стану системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Необхідно підкреслити, що система регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу містить окремі підсистеми, які деталізують її функціонування, що представлено на рис. 3.3.



Рисунок 3.3 – Структура системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Ефективність системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу залежить від наповненості відповідних сегментів.

Фінансово-економічний сегмент системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на загальних економічних принципах та організаційному і управлінському інструментарію, який забезпечує функціонування всієї системи з урахуванням факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища. Досягнення загальних цілей регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу можливо завдяки ефективно сформованій структурі управління, враховуючи специфіку галузі, фінансові можливості суб'єктів господарювання та вимоги ринку послуг.

Сутність нормативно-правового сегменту залежить від сукупності правових регуляторів, а саме: законних та підзаконних актів, які забезпечують процес державного регулювання

пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи сучасні тенденції національної економіки. Важливим аспектом правового регулювання є питання сертифікації та ліцензування, організації та страхування діяльності відповідних суб'єктів господарювання. Крім того, забезпечення високої якості надання послуг пасажирським транспортним комплексом та забезпечення належної системи контролю залежить від розроблених та прийнятих стандартів.

Соціальний сегмент забезпечує задоволення потреб у пасажирських перевезеннях транспортними засобами, які повинні відповідати європейським вимогам, починаючи з технічних характеристик і тарифної політики щодо надання належних послуг за доступними тарифами всім категоріям населення, у тому числі малозабезпеченим громадянам та громадянам з обмеженими фізичними можливостями.

Розробка та реалізація відповідних державних соціальних програм та проектів щодо надання фінансової та інформаційної підтримки суб'єктів мікросередовища, які надають відповідні послуги щодо пасажирських перевезень, у тому числі окремих соціальних груп населення, підтримка соціально-значущих видів напрямків пасажирських перевезень.

Наступний екологічний сегмент системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на поступовому переході на екологічний транспорт, згідно до європейських та міжнародних вимог. Крім того, застосування екологічних норм і нормативів, а також правил експлуатації приватного та громадського пасажирського транспорту дає можливість підтримувати необхідний рівень з обов'язковим контролем відповідними державними органами.

Сегмент технічної безпеки забезпечує регулювання відповідних норм та правил щодо технічного стану транспортних засобів, які виконують пасажирські перевезення, періодичності проведення технічного обслуговування, своєчасності поточного та капітального ремонту. Слід підкреслити, що підвищення кваліфікаційного рівня

персоналу транспортних підприємств потенційно знижує показники ризику при наданні відповідних послуг, тим самим покращується стан державної безпеки автомобільного пасажирського транспортного комплексу.

Інфраструктурний сегмент системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечує відповідні умови для функціонування та розвитку пасажирського транспорту: як громадського, так і приватного. Створення ефективної інфраструктури допоможе не тільки підтримувати автопарк в належному для експлуатації стані, але й розвивати і покращувати рівень надання супутніх послуг, що дасть можливість збільшити доходи суб'єктів мікроекономічного середовища.

Наступний сегмент – логістичний, який тісно пов'язаний з інфраструктурним аспектом, передбачає оптимізацію транспортної мережі та пасажирських транспортних потоків, враховуючи цільові критерії та напрямки. Особливої уваги заслуговує регулювання пасажирським громадським транспортом в умовах зміни попиту населення на послуги перевезень у відповідних регіонах держави.

Інформаційний сегмент даної системи державного регулювання створює інформаційну базу для прийняття відповідних управлінських рішень щодо функціонування та розвитку системи пасажирського транспортного комплексу. Систематизація даних здійснюється за рахунок системи моніторингу, інформаційних методів та механізмів збору та групування інформації з використанням спеціальних автоматизованих систем та сучасних технологій.

Процес застосування та реалізації новітніх технологій не можливо проводити без програм державного інвестування транспортної галузі, у тому числі, пасажирських перевезень. Тому інвестиційно-інноваційний аспект системи державного регулювання забезпечує впровадження нової техніки та технологій, підвищує тим самим рівень якості послуг, економічність, ефективність та

результативність діяльності суб'єктів мікроекономічного середовища, враховуючи соціальний та екологічний аспекти.

Реалізація процесу державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється за допомогою механізму, який включає відповідні принципи, методи, способи, враховуючи фактори внутрішнього та зовнішнього середовища та систему забезпечення державного регулювання, що представлено на рис. 3.4.

Дотримуючись окремих принципів, суб'єкти та об'єкти державного регулювання забезпечують життєздатність та гнучкість зазначеного механізму. Серед універсальних принципів виділяють: принцип цілеспрямованості, плановості, компетентності, дисципліни, контролю, стимулювання, наукової обґрунтованості управління, принцип справедливості, принцип ієрархічності управлінських рішень; принцип економічності та ефективності процесу управління; принцип послідовності, системності, динамічності; принцип гнучкості організаційних структур та адаптивності системи, варіативності підходів до розробки управлінських рішень; принцип своєчасності прийняття управлінських рішень [175].

Спеціальними принципами є: принцип оптимального об'єднання інтересів суб'єкта мікроекономічного середовища та економічних, соціальних інтересів розвитку регіону; принцип стратегічної орієнтованості та динамізму; принцип безумовної відповідальності; принцип соціальної та екологічної спрямованості, тощо.

Функціонування зазначеного механізму можливо завдяки його наповненості відповідними елементами, які повинні знаходитися у гармонічному співвідношенні та тісних зв'язках. Формування та встановлення мети державного регулювання залежить від розроблених цільових критеріїв.

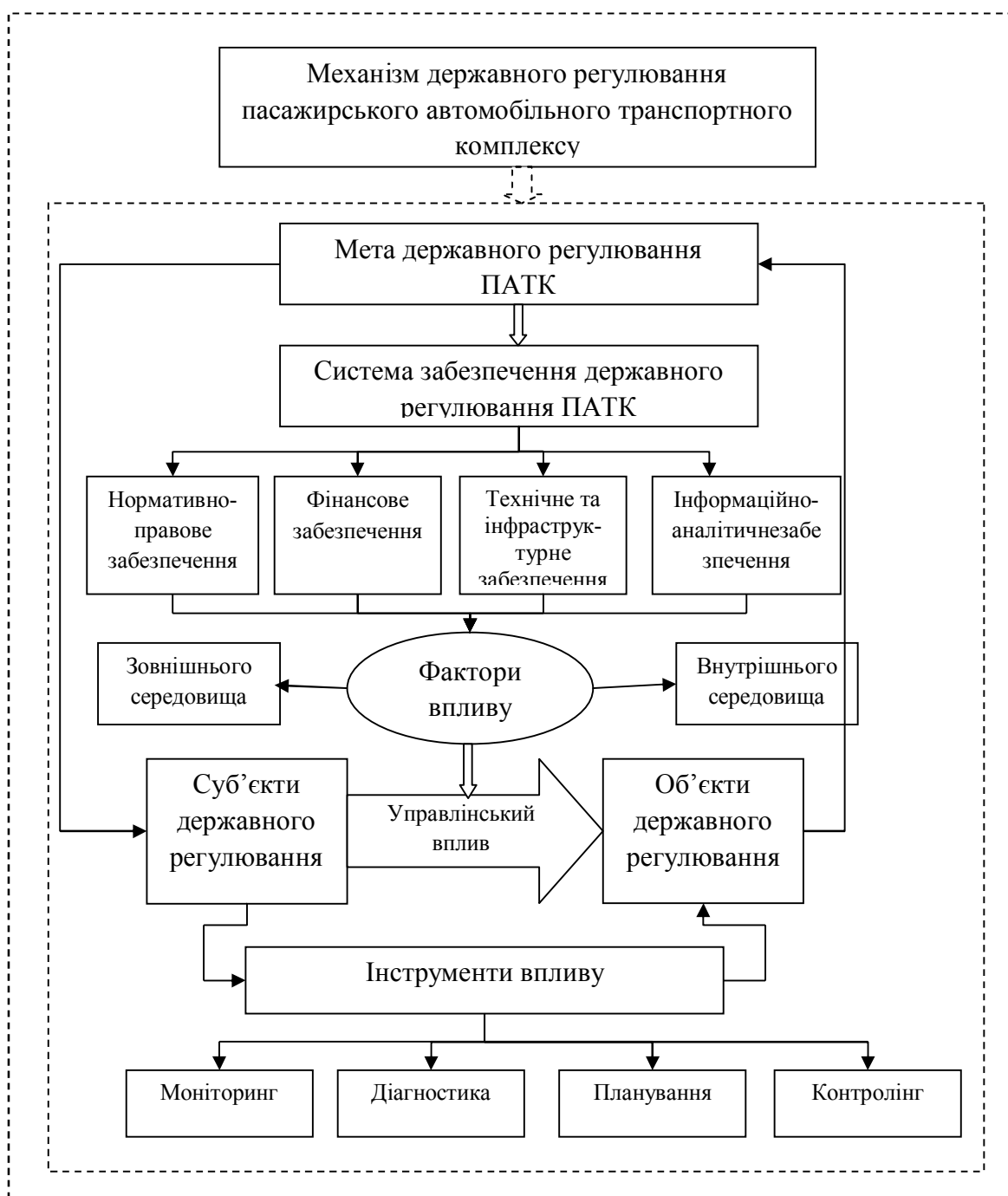


Рисунок 3.4 – Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Таким чином, дієвість механізму регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу залежить, перш за все, від взаємодії суб'єктів державного регулювання ПАТК, а саме, органів державного управління, та відповідних об'єктів, які представлені у

вигляді суб'єктів мікроекономічного середовища. Швидкість та ефективність досягнення поставленої мети державного регулювання втілюється за рахунок системи забезпечення, до складу якої включаються: нормативно-правове забезпечення, фінансового технічного забезпечення, а також інформаційно-аналітичного інфраструктурного забезпечення.

При цьому управлінський вплив на об'єкт регулювання здійснюється відповідними державними органами за допомогою інструментів: моніторингу, діагностики, контролінгу та планування, які в свою чергу містять окремі економічні методи, прийоми та способи, які впливають на існуючі економічні відносини та процеси під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього середовища в умовах євроінтеграції національної економіки.

3.2 Концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Механізм управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом є соціально-економічною та інфраструктурною складовою в системі державного регулювання транспортною галуззю країни. Дослідження підтверджує, що метою соціальної складової державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є гармонізація приватних інтересів і гуманізація відносин, пов'язаних з наданням відповідних послуг автомобільним пасажирським транспортом населенню країни.

У міжнародному середовищі оцінка соціальних результатів послуг, які надає пасажирський автомобільний транспортний комплекс, здійснюється на підставі формування позитивних змін у внутрішньому та зовнішньосоціальному середовищі в системі управління автомобільним пасажирським транспортом. В умовах нестабільного внутрішнього середовища та агресивної політики зовнішнього оточення оцінка соціально-економічної ефективності послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу, як

соціально значимого виду економічної діяльності повинна проводитися, як на мікрорівні, так і на макрорівні.

Базовим завданням державного регулювання у сфері пасажирського автомобільного транспортного комплексу є забезпечення умов якісного, безпечного, комфортного, соціально-направленого й ефективного переміщення пасажирів у визначених напрямках внутрішнього та зовнішнього середовища.

Метою соціально-економічної політики пасажирського автомобільного транспортного комплексу на макрорівні є:

- забезпечення балансу інтересів між органами державної влади, користувачами послуг та суб'єктами господарювання в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- розвиток державного сегменту в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дозволить контролювати ціноутворення на ринку перевезень;

- забезпечення якісного, сучасного та безпечного функціонування пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- формування пріоритетного розвитку сегментної складової пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням соціально-економічних аспектів;

- оптимізація діяльності складових пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- забезпечення доступності та якості послуг для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, підвищення рівня якості та безпеки перевезень зазначеної категорії осіб;

- належний захист прав споживачів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- захист національного ринку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу від агресивної політики зовнішнього оточення;

- розвиток конкуренції та обмеження монополії на ринку пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- застосування сучасних у міжнародному середовищі

транспортних технологій та реалізація транзитного потенціалу пасажирського автомобільного транспортного комплексу

- формування кадрового потенціалу та зайнятості населення країни;

- раціональне використання ресурсів та енергоефективність;

- забезпечення охорони довкілля від шкідливого впливу елементів пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- орієнтація стратегічного розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням європейської інтеграції країни.

Соціально-економічні аспекти на мікрорівні пасажирського автомобільного транспортного комплексу, ступінь досягнення яких є соціально-економічні результати, полягають у наступному:

- формування соціально-спрямованого розвитку сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- використання сучасного, екологічно безпечного та доступного автопарку;

- розвиток мережі маршрутів громадського пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням фактору соціальної значущості;

- справедлива система ціноутворення на послуги пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням платоспроможності населення відповідного географічного сегменту;

- формування компетентного підходу до персоналу сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- формування системи регулювання трудових відносин відповідно зі стратегічними орієнтирами розвитку сегменту пасажирського автомобільного транспортного комплексу, на підставі консолідації інтересів між суб'єктами трудових відносин;

- формування сучасної системи мотивації найманих працівників з урахуванням інтенсивних та екстенсивних факторів розвитку;

- започаткування корпоративної соціально-спрямованої програми, для задоволення сучасних потреб найманих працівників;

– розвиток корпоративної культури, забезпечення соціально-економічної стабільності і сприятливого морально-психологічного клімату у трудових відносинах;

– формування належної взаємодії з органами місцевого самоврядування для створення сприятливих соціально-економічних умов розвитку всіх компонентів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

На нашу думку, під соціальною ефективністю в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу слід розуміти ступінь досягнення цілей суб'єкта господарювання, пов'язаних з реалізацією принципів соціальної відповідальності та справедливості, соціального захисту та партнерства з урахуванням ринкових відносин.

Необхідно зауважити, що соціальна ефективність за багатьма ознаками охоплює інституційну, бюджетну і частину економічної ефективності з явно вираженими соціально-спрямованими результатами діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Відповідальність і справедливість, компетентність та доступність, соціальний захист і партнерство – базові принципи соціально-спрямованої політики та виступають найбільш загальними для оцінки соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

У багатьох наукових дослідженнях також застосовуються інші принципи визначення соціально-економічної ефективності, які більш менш підходять до застосування у пасажирському автомобільному транспортному комплексі:

– формалізований методичний інструментарій оцінювання соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу не замінює економічні рішення, а забезпечує аналітичною інформацією систему управління для їх прийняття;

– максимізація відповідного ефекту – основна перевага

надається способу управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом із максимальним соціально-економічним ефектом. Необхідно зауважити, що підмаксимальним соціально-економічним ефектом розуміється чистий потік, який підлягає максимізації за рахунок різниці між громадськими вигодами і суспільними витратами, але компоненти витрат і отриманих результатів слід оцінювати з урахуванням екстерналій;

– вплив часового фактору – динамічність параметрів зовнішнього і внутрішнього середовища функціонування сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу; розриви в часі між створенням відповідних благ та їх оплатою;

– врахування найбільш істотних наслідків функціонування сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, кількісного та якісного походження. У визначенні соціально-економічної ефективності повинні прийматися не тільки внутрішні ефекти, пов'язані з функціонуванням сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, але і зовнішні екстерналії, у тому числі технічні, матеріальні та нематеріальні;

– врахування факторів внутрішньополітичного середовища, які впливають на результати діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– врахування впливу макроекономічних показників, насамперед, інфляції та можливість застосування розрахункового ціноутворення, яке покликане усунути спотворення, які привносяться відповідними компонентами національної економіки (податкове навантаження, неповною зайнятістю ресурсів тощо);

– врахування наявності значної кількості суб'єктів господарської діяльності у пасажирському автомобільному транспортному комплексі країни, врахування розбіжності їх мети та завдань. Визначене, максимально конкретизує соціально-економічну ефективність, яка характеризує зростання суспільного добробуту. У зв'язку з цим при оцінюванні соціально-економічної ефективності визначається пріоритетне розподілення ефекту між відповідними суб'єктами;

– врахування впливу факторів зовнішнього агресивного середовища, яке впливає на результати діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

– врахування у кількісній та якісній формі впливу невизначеностей і ризиків, які супроводжують діяльність сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

В умовах сьогодення є деякі питання щодо визначення узагальнюючого (інтегрального) показника соціально-економічних результатів діяльності сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу, а також їх соціально-економічної ефективності.

Необхідно визначити, що у наукових працях [176, 188, 213, 214, 225] існують розроблені методологічні підходи до вирішення визначеного аспекту.

Видатні науковці, Самуельсон П., Харрод Р., Гелбрейт Д., Хансен Е., започаткували концепцію державного добробуту, у якій зазначено, що держава повинна сформувати комплекс інститутів, мета яких полягає у втручанні в соціальну й економічну сферу життя для забезпечення повної зайнятості населення, високого рівня доходів і конкурентоздатних цін, а також програми соціально-економічної допомоги деяким категоріям населення країни. Це одна з багатьох концепцій існування правової держави у глобальному середовищі. Необхідно зазначити, що держава добробуту – це один із специфічних різновидів соціальної спрямованості країни, який розглядається з урахуванням сегментної складової національної економіки.

У своїй теорії «держави загального добробуту» видатний американський економіст Пол Самуельсон пропонує за допомогою «перерозподілу оподаткування і за допомогою можливостей, які надаються освітою, яке дозволяє послабити фактор нерівності стартових умов, злегка наблизити систему до ідеї великої рівності» [188]. Зауважимо, що Пол Самуельсон приділяв значну увагу якісним показниками суспільного добробуту.

На макроекономічному рівні нами пропонується застосовувати термін державного соціального добробуту – це поняття, яке узагальнено характеризує соціально-економічну політику держави, яка забезпечує зростання соціально-значимих складових для суспільства.

Метою утворення державного соціального добробуту є забезпечення для населення країни таких умов, які будуть стимулом у сприйнятті існуючого суспільного та соціально-економічного устрою, а також створення прийнятних умов повсякденного життя з урахуванням фактору розвитку.

Разом з Полом Самуельсоном питаннями суспільного добробуту займався Уильям Нордхаус. Згідно їх досліджень, валовий внутрішній продукт – це відображення надмірного матеріалізму суспільства, яке присвятило себе нескінченному виробництву непотрібних товарів. Науковцями запропонований досконаліший вимірювач національного добробуту, який називається чистий економічний добробут.

З чистого економічного добробуту усунена значна кількість компонентів валового внутрішнього продукту, які не впливають на добробут окремих осіб. Також необхідно відмітити, що деякі важливі елементи споживання, не включені у валовий внутрішній продукт, але у чистому економічному добробуті зазначаються. Чистий економічний добробут, згідно П. Самуельсона і У. Нордхауса, – це скоригований індикатор національного випуску, який містить лише ті компоненти споживання і інвестицій, які безпосередньо сприяють економічному процвітанню окремих осіб суспільства.

На думку К. Оффе і У. Пройсса, сутність держави загального добробуту полягає не у революційному перетворенні соціального та економічного порядку і не у формуванні громадян, здатних до автономного розгляду загального блага, а у відтворенні надійних робітників. «Ніде держава загального добробуту не створювалася для формування повноправних громадян шляхом поліпшення їхніх здібностей щодо відповідальних і зважених суджень при

одночасному виході за межі їхніх безпосередніх соціальних і економічних інтересів» [172].

Дослідження міжнародного досвіду становлення і функціонування соціально-спрямованої державної політики доводять відсутність її єдиної моделі у міжнародному середовищі.

Необхідно констатувати, що соціальна держава є досить загальною категорією, якій притаманні різні ознаки. Саме тому вона не може бути піддана докладній правовій стандартизації або бути уніфікованою. Питання про її зміст відкривається для вільного обговорення, а тому існує значна кількість визначень, класифікацій, трактувань тощо.

На рис. 3.5 запропоновано концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу в трансформаційних умовах національної економіки.

Використовуючи розглянутий методологічний підхід до визначення показника державного соціального добробуту, можна запропонувати базовий соціально-економічний результат діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Соціально-економічний результат діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу складається: з чистого фінансового результату; іншого сукупного доходу; недоотриманих доходів; витрат, пов'язаних з підвищенням суспільного добробуту.

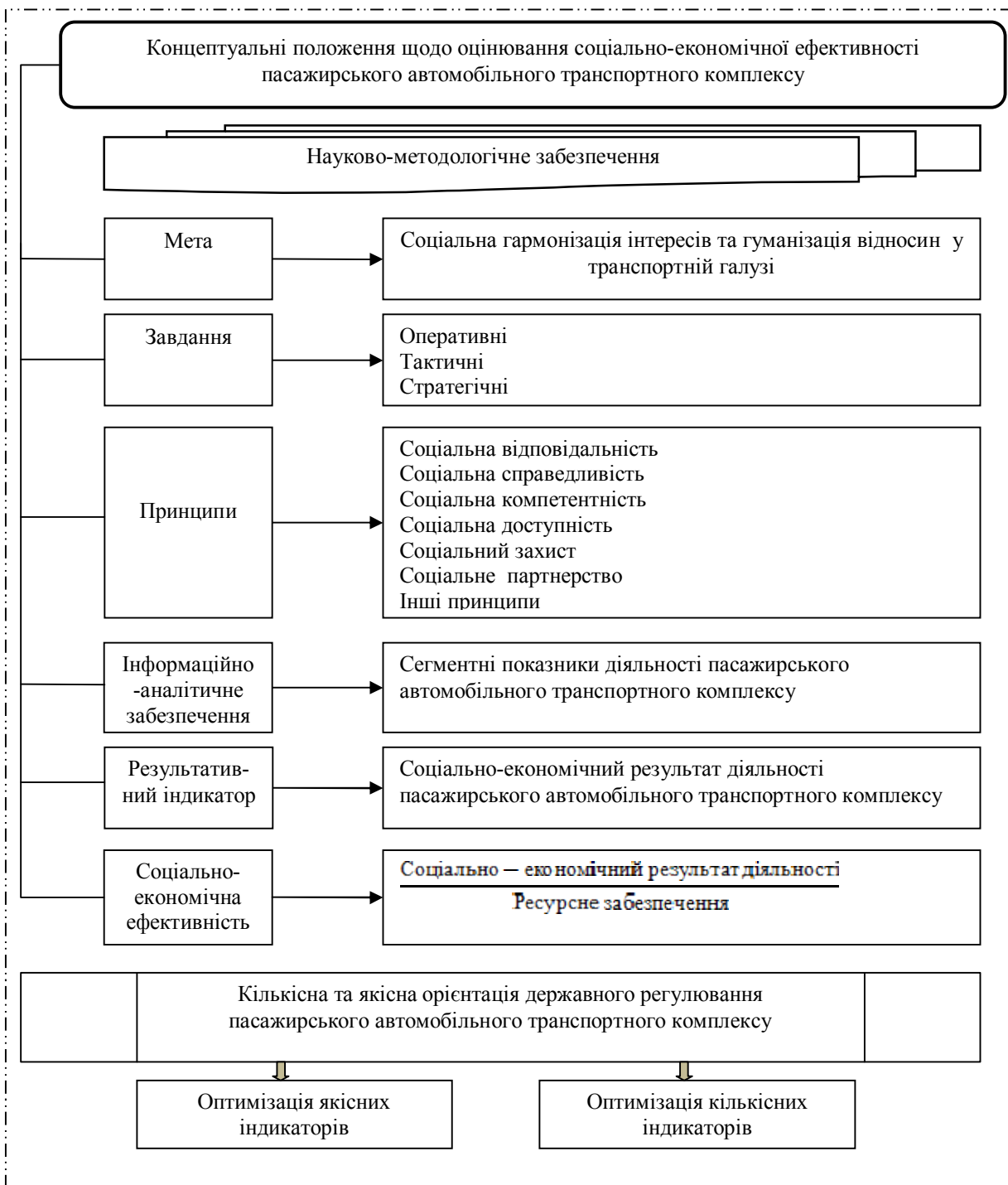


Рисунок 3.5 – Концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Чистий фінансовий результат – прибуток або збиток від основної діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Інший сукупний дохід – доходи і витрати, які не включені до фінансових результатів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Недоотримані доходи – умовні доходи, які не отримані під впливом відповідних факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. Витрати, пов'язані з підвищенням суспільного добробуту – соціально-спрямовані витрати. Індикатор соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу може бути представлений як відношення соціально-економічного результату діяльності до використаних ресурсів.

Для моніторингу, діагностики та оцінювання соціально-економічної ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, необхідне розмежування її прямих результатів і кінцевих соціальних результатів, а також визначення індикаторів, які характеризують ступінь вирішення поставлених завдань та досягнення мети. Прямі результати – це обсяг суспільних благ; загальний та сегментний обсяг послуг або робіт пасажирського автомобільного транспортного комплексу та інше.

Таким чином, запропоновані концептуальні положення до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечать методологічну підтримку державного регулювання даної галузі національної економіки.

Соціально-економічна ефективність інноваційно-інвестиційних проектів розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу, як було встановлено у дослідженні, має зовнішні та внутрішні складові. Основні положення соціального інноваційно-інвестиційного забезпечення у наукових дослідженнях дозволили сформулювати поняття «соціальних інвестицій», «соціальних інновацій», визначити індикатори ефективності соціального інвестування та соціальних інновацій, визначити роль

системи державного регулювання у зазначених елементах.

Соціальні інновації – це процеси, результатом яких стають істотні і незворотні зміни у взаємодії між людьми, групами, що сприяє формуванню нових зв'язків і відносин між ними, спрямованих на задоволення нових духовних і інтелектуальних потреб, нових норм, появи організацій та зв'язків більш високого рівня [175].

Під інноваційно-інвестиційними соціальними процесами, на нашу думку, розуміється трансформаційні перетворення у соціальних сегментах або структурах і процесах, які призводять до зміни механізму функціонування соціальної системи національної економіки, у тому числі транспортного комплексу. У визначених аспектах також можуть суттєво змінюватися стратегічні пріоритети, джерела фінансування, технології, соціальні інститути тощо.

Інновації у наукових дослідженнях поділяються на дві групи: технологічні, які реалізуються шляхом відповідних перетворень у технологічній діяльності суб'єктів, і соціальні, які забезпечують зміну соціальних відносин у структурі національної економіки. Зазначений поділ умовний через суттєву розпливчастість зазначених категорій в наукових роботах.

Соціальне інвестування – це процес залучення і використання зовнішніх та внутрішніх ресурсів суб'єктами національної економіки в інтересах їхнього соціально-економічного динамічного розвитку. Зауважимо, що соціальні інвестиції – це індикатор рівня і якості життя у національному суспільстві. У наукових дослідженнях сутність, роль, функціональність і значення соціальних інвестицій висвітлені на недостатньому рівні.

Значна кількість наукової спільноти під соціальними інвестиціями розуміє матеріальні, технологічні, фінансові, управлінські або інші ресурси, які направляються на реалізацію запланованих соціальних програм, сформованих з урахуванням інтересів внутрішніх і зовнішніх суб'єкту припущенні, що в майбутніх періодах суб'єктом господарювання буде отриманий певний соціальний і фінансово-економічний ефект. У зазначених аспектах, трактування сутності соціальних інвестицій позиціонується

на мікрорівні.

На макроекономічному рівні, соціальні інвестиції – це ресурси державного або корпоративного сектору національної економіки, сформовані для вирішення будь-яких соціально-економічних питань суспільства. На нашу думку, це інвестиційна складова, яка спрямована на поліпшення якості життя та розвиток людського капіталу в трансформаційних умовах.

Необхідно відмітити, що терміни «соціальні інвестиції», «інвестиції в людський капітал», «інвестиції на поліпшення якості життя» тотожні.

Суб'єктами соціальних інвестицій повинні бути органи державної влади різних рівнів, державні, комунальні та приватні суб'єкти господарювання з будь-яким резидентським статусом.

На макроекономічному рівні метою соціальних інвестицій може бути підвищення національного доходу і рівня та якості життя у суспільстві. На мікрорівні – чистий фінансовий результат та підвищення рівня й якості життя людських ресурсів за допомогою задоволення матеріальних, фінансових і нематеріальних благ.

Ефективність у будь-якому проекті визначається відношенням отриманого результату до понесених витрат. Економічна ефективність, як кінцевий результат діяльності суб'єктів господарювання, характеризується вартісними або натуральними індикаторами.

Індикатори соціальної ефективності дають уявлення про кількісну сторону вирішених соціальних завдань, заради яких соціальний інноваційно-інвестиційний проект формувався та впроваджувався. Прикладом можуть бути непередбачені соціальні послуги, зниження рівня безробіття, збільшення народжуваності, покращення фізичного стану (здоров'я) тощо.

Індикатори соціально-економічної ефективності визначаються після визначення соціального ефекту (спектр індикаторів достатньо значний) через збільшення фізичного об'єму послуги та зниження поточних витрат суб'єктів соціальної сфери.

Економічна складова державного регулювання інноваційно-

інвестиційної соціальної спрямованості пасажирського автомобільного транспортного комплексу полягає у виконанні наступного:

- забезпечення доступності транспортних послуг;
- перерозподіл необхідних соціальних послуг у транспортній галузі;
- фінансування соціальної інноваційної діяльності;
- фінансування соціальної інвестиційної діяльності;
- стимулювання соціального інноваційно-інвестиційного процесу;
- забезпечення ефективності та конкурентоспроможності транспортної галузі;
- інформаційно-аналітичний супровід соціального інноваційно-інвестиційного процесу.

Необхідно зазначити, що метою державного регулювання соціального інноваційно-інвестиційного процесу у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – є досягнення оптимального варіанту взаємодії держави, інвесторів і споживачів в процесі підвищення рівня і якості життя в державі в умовах європейської інтеграції національної економіки.

З метою реалізації Стратегічного плану розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства, пасажирський автомобільний транспортний комплекс України потребує значної державної фінансової підтримки.

Фінансування – це залучення фінансових ресурсів у транспортну галузь. Вибір найкращого варіанта вкладення капіталу з метою отримання максимального результату від використання доступних обмежених ресурсів передбачає співставлення цінності результату і цінності витрат, пов'язаних з досягненням цього результату. Під ефективністю розуміють співвідношення отриманих або очікуваних результатів діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу і витрат ресурсів. В основі визначення ефективності лежить поняття порівняльних переваг – переваги в використанні одних ресурсів перед іншими, яке забезпечує максимальну віддачу в

галузі.

Результати діяльності та витрати – це ключові компоненти ефективної національної економіки, основні об'єкти фінансового, управлінського та статистичного аналізу пасажирського автомобільного транспортного комплексу зокрема.

Витрати – це втрата, перенесення вартості ресурсів в процесі господарської діяльності на послуги, які здійснюють суб'єкти транспортної галузі, вони відображаються у собівартості послуг і є орієнтиром при формуванні ціни реалізації послуг. Поняття витрати використовується для деталізації витрат, а також для позначення деяких особливих витрат, які не є витратами діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, наприклад, позареалізаційні витрати, надзвичайні витрати тощо.

Результатом виробничо-сервісної діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу є виручка від реалізації послуг або дохід від реалізації транспортних засобів та устаткування за ціною, яка перевищує балансову.

Дослідження руху грошових коштів здійснюється у суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу при плануванні ліквідності та оцінки економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу.

При оцінюванні економічної ефективності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу розрізняють наступні результати діяльності:

- приватні;
- відокремлені;
- узагальнюючі;
- загальні.

Приватними індикаторами ефективності є показники рівня використання ресурсів суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу: матеріаломісткість, продуктивність праці, фондівіддача, фондоємність і оборотність оборотних засобів.

Загальним результатом діяльності суб'єктів пасажирського

автомобільного транспортного комплексу є максимізація добробуту власників та зростання вартості бізнесу. Прагнення до максимізації загальних результатів діяльності, підприємницька активність та пов'язані з цим проблеми залежать від прав власності.

У наукових дослідженнях методи оцінювання економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу поділяються на статичні і динамічні. Статичні методи – найменш трудомісткі і спрощені. Діапазон розрахунків тут обмежений одним періодом: передбачається, що витрати і результати суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу будуть однаковими з періоду в період. Область застосування статичних методів у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – прийняття відповідного рішення щодо придбання того чи іншого транспортного засобу, обладнання, ремонтної лінії, заміна зношеної техніки та обладнання тощо. Вихідними параметрами для економічних розрахунків є показники перевезення пасажирів, потужність ремонтного обладнання, відстань між пунктами перевезення тощо. Обмеженість визначеного методу полягає в тому, що у розрахунках не враховується фактор часу.

До статичних методів оцінки економічної ефективності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу відносяться методи зіставлення загальних витрат, чистого фінансового результату, рентабельності та терміну окупності капіталовкладень.

В умовах нестабільного внутрішнього середовища та під впливом факторів агресивного оточення зовнішнього середовища, потенціал суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу змінюється, тому, чим менше термін окупності, тим менше ймовірність прорахунків у плануванні майбутніх доходів і, відповідно, мінімальний ризик їх неотримання у трансформаційних умовах.

Статичними критеріями оптимальності вибору найбільш ефективного варіанту інноваційно-інвестиційного процесу у суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу є мінімум загальних витрат, максимум чистого фінансового результату

і рентабельності, мінімальний термін окупності.

В розрахунках ефективності для коректного порівняння варіантів необхідно забезпечити їх порівняння за наступними критеріями: обсягами автотранспортних послуг, стандартами якості автотранспортних послуг та інші.

Динамічні методи оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу застосовують тоді, коли показники діяльності змінюються з періоду в період, наприклад, при розвитку суб'єкта національної економіки, коли діапазон планування неможливо обмежити одним, окремо визначеним відрізком часу. Динамічні методи засновані на теорії грошових потоків і враховують фактор часу в оцінюванні. Елементами динамічних методів виступають: метод поточної вартості, метод розширеної вартості, метод ануїтету.

Найбільш поширеним динамічним методом оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу є метод дисконтованої вартості, а критеріями служать наступні загальновідомі у міжнародній практиці показники ефективності: чистий грошовий потік; чиста теперішня вартість; внутрішня процентна ставка або внутрішня норма прибутковості; індекс прибутковості; період повернення капіталу або дисконтований термін окупності.

Для оцінки економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу формується аналітична таблиця грошових потоків з бізнес-плану розвитку послуг суб'єкта оцінювання. Тут грошові потоки оцінюються в розрізі операційної, інвестиційної та фінансової діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Поряд з оцінкою доцільності вкладення капіталу суб'єктом, важливим завданням оцінки ефективності інноваційно-інвестиційного процесу є обґрунтування отримання довгострокових позикових коштів. В умовах сьогодення кредитні установи

висувають жорсткі умови до порядку звернення за кредитом, проводять експертизу розроблених бізнес-планів тощо. Кредитоспроможність інноваційно-інвестиційного процесу підтверджують розрахунки економічної ефективності, оцінка ризиків, дотримання принципів фінансування, надані позичальником гарантії та інше.

Концептуальні основи оптимального співвідношення результатів і витрат, а також принципи розрахунку показників економічної ефективності можуть бути використані при оцінюванні економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Для оцінки доцільності інноваційно-інвестиційного процесу необхідно визначити економічні результати інвестицій, а також пов'язані з ними непередбачені витрати.

Викладений підхід до оцінювання ефективності інноваційно-інвестиційного процесу з деякими змінами використаний у визначенні економічної ефективності розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Основна відмінність розрахунку розглянутого економічного ефекту стосується використання не абсолютних, а приросних величин. Наступна відмінність пов'язана з розрахунком річного економічного ефекту, який не вимагає дисконтування витрат суб'єкта господарювання:

$$E_p = \Delta B + (K_{ef} \times \Delta I), \quad (3.1)$$

де:

E_p – річний економічний ефект;

ΔB – зміна поточних витрат (собівартості) наданих послуг суб'єктом транспортної галузі;

ΔI – зміна капіталовкладень;

K_{ef} – коефіцієнт ефективності.

Необхідно відмітити, що коефіцієнт ефективності – це величина, зворотна терміну повернення інвестицій.

Дослідження наукових розробок, щодо оцінювання ефективності, дає підстави констатувати, що загальноприйняте науково-обґрунтоване методичне забезпечення визначення ефективності інноваційно-інвестиційного процесу поки відсутнє. У наукових працях дослідників відсутній єдиний підхід до оцінювання результатів функціонування і розвитку послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу як об'єкта соціального інноваційно-інвестиційного спрямування. Відсутні єдині критерії ефективності, але запропоновані методи її вимірювання дозволяють враховувати лише результативність окремих елементів системи управління суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу або отримувати непряму кількісну оцінку економічного ефекту функціонування системи в цілому.

Існуючий методичний супровід з аналізу та оцінювання ефективності розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу далеко не в повній мірі задовольняє висунутим вимогам ринкового середовища. Оцінювання ефективності, запропоноване на основі показників, які характеризують лише окремі параметри процесу надання послуг або тільки його результати, є досить однобічними і не можуть бути основою для формування позитивного висновку щодо інноваційно-інвестиційного процесу. Необхідно відмітити, що практично все сучасне методичне забезпечення не пропонує механізм зазначеного оцінювання.

Ефективність розвитку послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу може бути повністю охарактеризована тільки системою взаємозалежних кількісних та якісних показників, розрахунок яких заснований на встановлених принципах.

Дослідженнями встановлено, що ефективність інноваційно-інвестиційного процесу суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу проявляється в непрямому ефекті,

ефективності споживання транспортних послуг, і в прямому ефекті–результати прямого впливу керуючої системи на об’єкт регулювання.

У запропонованому оцінюванні ефективності інноваційно-інвестиційного процесу в системі розвитку послуг суб’єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу зроблена спроба зведення індикатора непрямого ефекту до індикатора річного економічного ефекту зазначеного у вартісних одиницях виміру.

Зауважимо, що сама по собі оцінка економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу є недостатньою для прийняття стратегічних інноваційно-інвестиційних рішень, якщо не буде визначена потенційна можливість реалізації проекту розвитку послуг суб’єктом пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Тому вихідна інформація передбачає проведення дослідження та здійснення попереднього оцінювання інноваційно-інвестиційних планів.

У процесі попереднього дослідження здійснюється відбір планів, при цьому в якості критеріального параметру застосовується оцінка витрат на реалізацію запланованого плану. Визначений за основу план проходить ітеративну експертизу з позиції ресурсного забезпечення, але перед цим здійснюється оцінювання надійності, яке розглядається як інтегральне та випереджає ресурсне дослідження. Необхідно зазначити, що завідомо безнадійні проекти знімаються з подальшої експертизи.

Дослідження ресурсної реалізованості інноваційно-інвестиційного процесу зазвичай здійснюється за наступними етапами:

- дослідження наявності ресурсів за всіма компонентами пасажирського автомобільного транспортного комплексу;

- варіативні розрахунки використання ресурсів суб’єктами інноваційно-інвестиційного процесу пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Відповідно при нестачі ресурсного забезпечення повертаються до вихідної інформації, модифікують інноваційно-інвестиційний

процес або розробляють заходи щодо формування додатковоїресурсної бази.

Треба зазначити, що джерелами ресурсного забезпечення може виступати не тільки внутрішнє середовище пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Достатньо важливим джерелом формування ресурсів є зовнішній ринок.

У транспортній галузі оцінювання економічної реалізованості інноваційно-інвестиційного розвитку послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу передбачає визначення їх базових техніко-економічних індикаторів. Особливу увагу заслуговують– оцінка ефективності та термін повернення.

У ринкових умовах недостатньо рентабельні інноваційно-інвестиційні процеси суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу можуть бути піддані повторному дослідженню на предмет підвищення їх ефективності.

Необхідно зазначити, що пасажирський автомобільний транспорт відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку Одеської області. До складу пасажирської автомобільної мережі області входять 79 суб'єктів підприємницької діяльності, у тому числі 47 юридичних осіб та 32 приватних підприємця. Щодня на внутрішньообласні маршрути для перевезення пасажирів області виходять 1079 автобусів, якими користується 507 000 мешканців області. На сьогодні в області функціонує 453 обласних автобусних маршрутів загального користування, з них: 109 – приміських; 344 – міжміських; 35 – сезонних. Послугами автобусного транспорту охоплено близько 96 % сільських населених пунктів.

Необхідно зазначити, що сфера послуг громадського пасажирського автомобільного транспорту не відповідає сучасним вимогам як у технічному, так і в організаційному плані. На всіх рівнях державного регулювання необхідно розробити заходи спрямовані на оновлення рухомого складу, заміну маломісних та некомфортних транспортних засобів на комфортні автобуси більшої місткості та з ефективними показниками експлуатації, що дозволить

покращити ситуацію та підвищити якість і безпеку перевезень пасажирів.

Через політичну та фінансово-економічну кризу знизились темпи оновлення транспортних засобів для перевезення пасажирів. На державному рівні для багатьох учасників пасажирського автомобільного транспортного комплексу характерні проблемні питання щодо компенсації втрат доходів автомобільних перевізників у зв'язку з перевезенням пільгових категорій громадян, а також визначення реального обсягу таких втрат.

У сучасних умовах господарювання на всіх рівнях не налагоджений систематичний та якісний збір інформації про пасажирські потоки, необхідний для планування та оптимізації маршрутів з метою збільшення соціально-економічної ефективності сегментів пасажирського автомобільного транспортного комплексу України.

Недостатньо використовуються сучасні засоби комп'ютерної техніки, технологій, зв'язку та супутникової навігації для збору і обробки інформації при плануванні маршрутів перевезень пасажирів та контролю за їх функціонуванням на мікро- і макрорівнях. Все це обумовлює необхідність посилення державної організаційної складової у сфері регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу на всіх рівнях.

Методичні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності інноваційно-інвестиційного процесу в розвиток послуг суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу полягають в обліку економічних наслідків реалізації інноваційно-інвестиційних планів, відображених в економії, отриманої населенням від надання послуг автомобільним пасажирським транспортом за соціально-низькою вартістю. Зазначена економія розраховується, як різниця між економічно обґрунтованою і фактичною вартістю перевезень.

Економічно обґрунтована вартість перевезення пасажирів формується на підставі запланованих витрат з урахуванням вимоги нормативної окупності інноваційно-інвестиційної складової.

Визначення складу витрат, які застосовуються для розрахунку вартості перевезення пасажирів, і оцінка їх обґрунтованості здійснюється на підставі: Податкового кодексу України [3]; Наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати» [17]; Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» [24].

У вартості перевезення пасажирів відображені наступні елементи затрат:

- матеріальні витрати;
- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- амортизація;
- інші операційні витрати.

Витрати на матеріали, запасні частини та інші матеріальні ресурси, які використовуються, обліковуються за їх фактичною вартістю, прогнозні показники визначаються з урахуванням прогнозних індексів зміни цін, розроблених органами державної влади.

Витрати на оплату праці включають заробітну платню водіїв транспортних засобів, кондукторів. Необхідна кількість транспортних засобів на відповідних маршрутах визначається виходячи із затвердженого розкладу їх руху за всіма маршрутами з урахуванням коефіцієнта виходу на лінію. Витрати на оплату праці складаються, виходячи з нормативної чисельності та середньомісячної заробітної плати працівників суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, розрахованої на підставі тарифних ставок, відповідних доплат, премій тощо, які нараховуються відповідно до прийнятих у суб'єкта господарювання систем оплати праці, які відповідають галузевим тарифним угодам або колективним договорам.

Відрахування на соціальні заходи – нарахування єдиного

соціального внеску (22% від витрат на оплату праці).

Амортизаційні нарахування на повне відновлення (знос) транспортних засобів у розрахунковому періоді здійснюються за методом, відображеним в обліковій політиці суб'єктів господарювання. Нарахування амортизації припиняється після закінчення нормативного терміну користування за умови повного перенесення усієї вартості на витрати суб'єкта господарювання.

Інші операційні витрати, пов'язані з функціонуванням суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які не суперечать зазначеним у дослідженні діючим нормативно-правовим актам України.

Необхідно підкреслити, що у економічно-обґрунтованих тарифах враховується достатня величина прибутку, необхідного для забезпечення суб'єкта господарювання засобами на обслуговування залученого і позикового капіталу, власними коштами на розвиток, засобами для виплати дивідендів і фінансування за рахунок прибутку інших обґрунтованих витрат суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Розмір інноваційно-інвестиційного компоненту, який включається в розрахунки тарифів, визначається уповноваженим органом в установленому порядку як складова частина тарифу на основі плану розвитку суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Використовуючи методичні положення щодо формування тарифу натранспортні послуги, можна розрахувати його доцільну величину, економічно-обґрунтований розмір якої визначається наступним чином:

$$EET = \left(BZ + \frac{BP * (1+r)^t}{n * t} \right) * K, \quad (3.2)$$

де:

ЕЕТ – економічно-ефективний тариф;

ВЗ – витрати зміни;

ВП – витрати постійні;

n – кількість клієнтів (планові показники);

γ – середня відносна величина ставки рефінансування Національним банком України за період експлуатації транспортного засобу;

t – період експлуатації транспортного засобу;

K – коефіцієнт впливу негативних або позитивних факторів, які притаманні пасажирському автомобільному транспортному комплексу.

Для розрахунку соціально-економічної ефективності сегментної складової інноваційно-інвестиційного процесу розвитку послуг суб'єкта пасажирського автомобільного транспортного комплексу за економічно-обґрунтованим можна використовувати показник чистої приведеної вартості (NPV). Необхідно відмітити, якщо показник чистої приведеної вартості отримує позитивне значення у довгостроковому періоді, то це свідчить про тривалі терміни окупності сегменту інноваційно-інвестиційного процесу, який має високу соціальну значущість та його недостатню високу економічну ефективність.

Але необхідно зазначити, що соціальні наслідки реалізації інноваційно-інноваційного плану збільшення обсягів та якості послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу (за рахунок оновлення транспортних засобів) здійснюється на якісному рівні, тому як соціальна ефективність є більш важливою для суспільства.

Система управління пасажирським автомобільним транспортом є соціально-економічною та інфраструктурною складовою в системі державного регулювання національної економіки.

На підставі зазначеного, проекти розвитку сегментних складових пасажирського автомобільного транспортного комплексу є частиною системи інноваційно-інвестиційних процесів, які повинно координувати Міністерство інфраструктури України та органи

місцевого самоврядування.

Одним з методів управління інноваційно-інвестиційними процесами у пасажирському автомобільному транспортному комплексі має бути індикативне управління, за рахунок створення умов і мотивацій господарюючим суб'єктам для залучення їх ресурсів з метою вирішення задач національного розвитку транспортного комплексу країни.

Індикативне управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом – це процес формування системи параметрів індикаторів, які характеризують стан і розвиток сегментної складової транспортної галузі національної економіки і відповідають державному соціально-економічному вектору розвитку, а також становлення заходів державного регулювання на соціальні і економічні процеси з метою досягнення вказаних індикаторів в трансформаційних умовах.

Індикативне управління у пасажирському автомобільному транспортному комплексі – поняття відносно нове, а тому набуває актуальності питання визначення соціально-економічного ефективного підходу до управління сегментною складовою транспортної галузі національної економіки. У сьогоденних умовах, політичної та економічної кризи, питання ефективності управління набувають важливого характеру. Індикативне управління має рекомендаційний характер і виступає пасивною формою управління життєдіяльністю сегментних складових національної економіки, зокрема транспортною галуззю.

Таким чином, задоволення потреб суспільства у якісних пасажирських автомобільних транспортних сполученнях має важливе соціально-економічне значення для національної економіки. Достатньо розвинена транспортна система є одним з стратегічних факторів задоволення соціально-економічних потреб суспільства та створює передумови для ефективного розвитку національного господарського комплексу країни.

Вагому роль в організації діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу відіграє ефективна

реалізація державної транспортної політики в галузі, яка здійснюється через нормативно-правові та нормативно-технічне забезпечення, удосконалення системи державного управління та регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу країни.

3.3 Стратегічне планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу

Сучасні функціональні підходи до процесів управління вимагають застосування ефективних методів та напрямків досягнення головної мети діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи соціально-економічну пріоритетність, шляхи підвищення конкурентоспроможності та фактори впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

В сучасних умовах господарювання саме діяльність, яка пов'язана з постановкою цілей і завдань сегментів управління, а також з підтримкою взаємовідносин між суб'єктами і об'єктами, які дозволяють досягти зазначених цілей, відповідають її внутрішнім можливостям і враховувати зовнішні зміни, представляє собою стратегічне управління, необхідність застосування якого визначається рівнем нестабільності економічних, соціальних, інвестиційних, правових умов діяльності.

Розробка стратегії сегмента мікроекономічного середовища на сучасному етапі базується на методологічних принципах нової концепції управління – «стратегічного управління», активно впроваджуваної з початку 70-х років ХХ ст. у корпораціях США й більшості країн Західної Європи [61].

Наукові підходи до категорії «стратегія» підкріплюється теорією М. Портера, який визначає стратегію, як створення унікальної й вигідної позиції, що передбачає певний набір видів діяльності. Якби була тільки одна ідеальна позиція, не було б ніякої потреби в стратегії [180].

Точка зору інших науковців, а саме, Г. Мінцберга, виділяє наступні визначення стратегії: – стратегія як план – система послідовних дій; – стратегія як позиція – визначення положення підприємства в зовнішньому середовищі і щодо своїх головних конкурентів; – стратегія як «спритний прийом»; – стратегія як принцип поведінки; – стратегія як перспектива [164].

Виокремлення видів стратегій розвитку об'єктів управління за їх рівнями, а саме: рівнем бізнес-одиниць, корпоративним, та функціональним, виконує цілеспрямовану роль у теорії стратегічного управління. Е. Чаффі визначає, що стратегічне управління відбувається на рівнях повної корпоративної стратегії та окремих бізнес-стратегій [218].

Враховуючи еволюцію розвитку, стратегічне управління представляло собою довгострокове планування виробництва продукції – у 50-60-ті роки двадцятого століття, у 70-ті роки акцент було зроблено на пошуку напрямків розширення діяльності, підвищенні економічної привабливості, у 80-ті роки стратегічне управління зводиться до вибору такої поведінки суб'єктів господарювання, яке, з одного боку, визначається відповідними обставинами, а з іншого – забезпечує можливість успішної відповіді на динамічні зміни зовнішнього та внутрішнього середовища.

Таким чином, стратегічне управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом – це управління, яке забезпечує оперативну, швидку і гнучку реакцію на суттєвий вплив зовнішнього та внутрішнього середовища і підтверджує ефективне функціонування об'єкта управління в найближчому майбутньому, а також створює потенціальну можливість розвитку і результативної життєдіяльності об'єкта управління в довгостроковій перспективі в умовах глобалізації та євроінтеграції макроекономічного середовища країни.

Крім того, дослідження наукових підходів щодо стратегічного управління дає можливість виявлення та оцінки обмежень щодо застосування стратегічного управління відповідними суб'єктами.

Основними недоліками системи стратегічного управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом є:

- відсутність чітких інструментів щодо визначення механізму дій суб'єктів, враховуючи фактори зовнішнього та внутрішнього впливу. З практичної точки зору, стратегічне управління представляє собою високий професіоналізм суб'єктів управління, активність управлінців всіх рівнів, мистецтво досягнення найвищих цілей, тощо;

- необхідність значного фінансового, трудового, матеріального, інтелектуального потенціалу для забезпечення реалізації обраної стратегії. При цьому важливою умовою ефективності і дієвості складної системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу є наявність гнучкого механізму інформаційно-аналітичного забезпечення та система моніторингу, яка повинна враховувати вплив факторів і потреби системи;

- недосконалість довгострокових прогнозів, які виступають основою стратегічного управління, зокрема, щодо стану об'єктів управління в майбутньому, взаємозв'язку з іншими елементами системи, з урахуванням змін інформаційному, інвестиційному, соціальному та економічному середовищі.

Пріоритетною функцією системи стратегічного управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом є стратегічне планування послуг пасажирського транспорту з урахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки.

Базовими аспектами стратегії європейської інтеграції є системні підходи до розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу України, який має окремі переваги та пріоритети, а саме: розвинута мережа маршрутів пасажирського транспорту, велика швидкість та здатність доставки пасажирів; якісна характеристика наданих послуг, використання світового логістичного досвіду та гнучка цінова політика щодо надання відповідних послуг.

В умовах сьогодення автомобільний транспорт є вагомим складовою транспортної системи України щодо перевезень

пасажирів і вантажів та впливу на економіку і суспільство. Його частка у перевезенні пасажирів складає 49,4%, вантажів – 60%. Автобуси є єдиним громадським транспортом для 412 з 460 міст України та понад 96% сільських населених пунктів [22].

Наукові підходи щодо поняття стратегічного планування базуються на розробці цілей і задач, спрямованих на реалізацію головної мети управління.

На думку І. Ансоффа, стратегічне планування розглядається як багатоаспектний процес, а саме, як моделювання майбутнього, стосовно до якого повинні бути певні цілі й сформульована концепція довгочасного розвитку; як управлінський процес створення й підтримки стратегічної відповідності між цілями фірми, її потенційними можливостями й шансами на перспективу, а також, як адаптивний процес, у результаті якого відбуваються регулярні (щорічні) коректування рішень, оформлених у вигляді планів; перегляд системи заходів щодо виконання цих планів на основі безперервного контролю й оцінки змін, які відбуваються у діяльності фірми [175].

Базуючись на досліджених підходах, на нашу думку, стратегічне планування пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це процес формування місій, цілей і завдань суб'єктів господарювання, вибору специфічних стратегій для визначення та отримання необхідних ресурсів і їх розподілу з метою забезпечення ефективної соціально-економічної роботи суб'єкта на довгострокову перспективу з урахуванням векторів розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції. Крім того, змістова складова стратегії враховує загальні процеси та відповідні явища, які здійснюються як у зовнішньому, так і у внутрішньому середовищі, враховуючи потенціальні можливості суб'єктів.

Визначення ефективного напрямку розвитку з альтернативно-можливих варіантів і спрямування діяльності суб'єктів господарювання обраним шляхом представляє собою сутність розробки реалізації стратегії розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Необхідно підкреслити, що результатом процесу розробки стратегії пасажирського автомобільного транспортного комплексу є визначення та вибір загальних напрямків, за допомогою яких здійснюється забезпечення зростання конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, у тому числі щодо надання послуг пасажирських перевезень.

Етапи стратегічного планування діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, з урахуванням відповідних сегментів, представлено на рис. 3.6.

На нашу думку, ефективність стратегічного планування базується на єдності розроблених цілей та сформованих задач, враховуючи фактори зовнішнього та внутрішнього середовища.

Стратегічне планування діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, здійснюється в межах визначених етапів та вирішує окремі задачі, які деталізують розроблені стратегічні цілі, з поглядом на специфіку регулювання даної сфери.

До задач стратегічного планування пасажирського автомобільного транспортного комплексу відносяться: адаптація до зовнішнього та внутрішнього середовища, врахування та розподіл потенціалу, мобілізація можливостей та вибір максимально-ефективних напрямків діяльності.

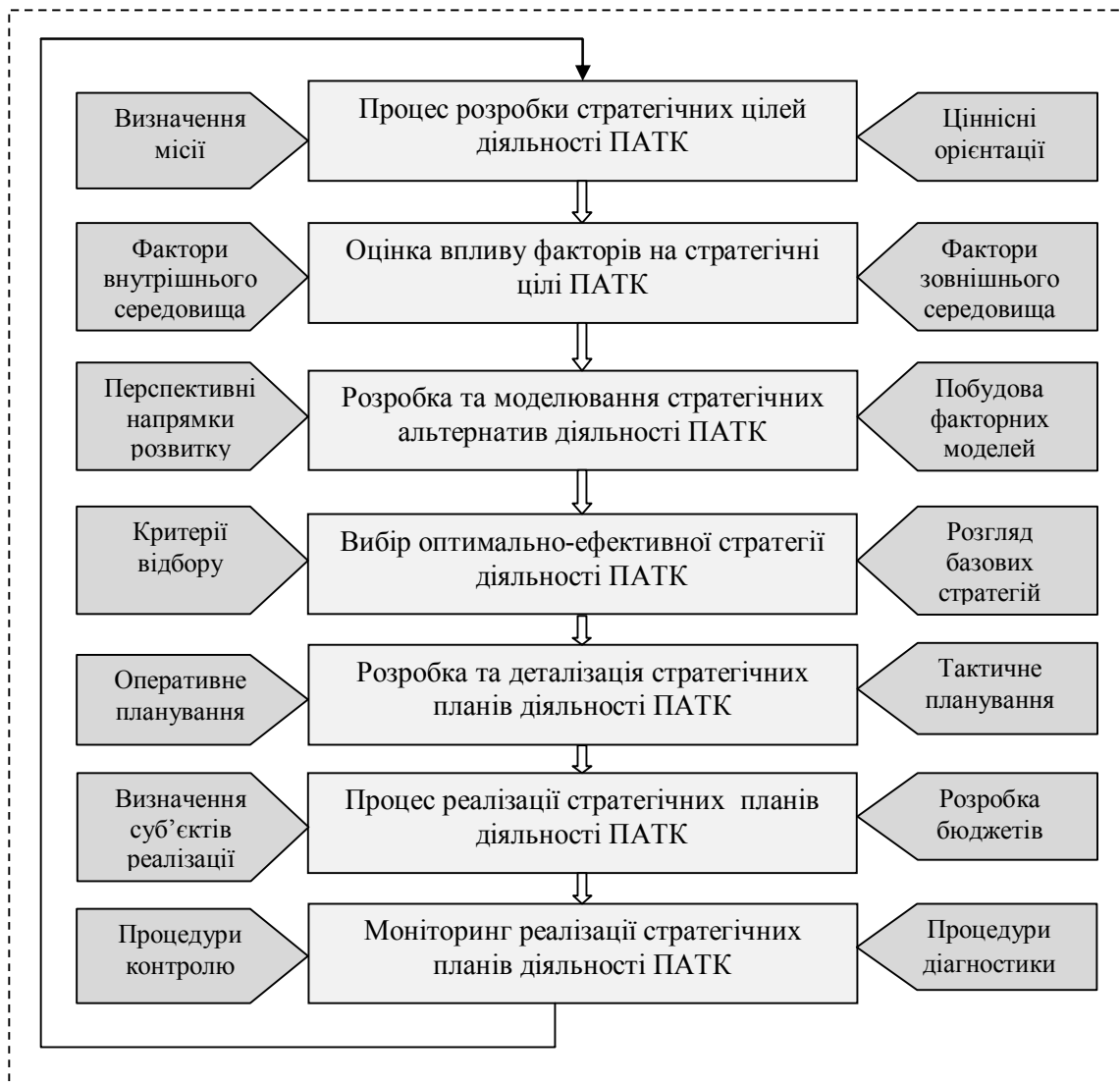


Рисунок 3.6 – Етапи стратегічного планування діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу (ПАТК)

Стратегічне планування – це перш за все розробка плану дій, який складається з окремих визначених етапів, які ведуть суб'єкт до головної мети. Слід підкреслити, що виділяють наступні напрямки щодо підвищення ефективності функціонування системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу, а саме: збільшення обсягів та видів наданих послуг пасажирським автомобільним транспортним комплексом, а також обґрунтована

мінімізація матеріальних, трудових та фінансових та інших витрат. При цьому доцільно використання методів лінійного програмування, кореляційно-регресійного аналізу, методів мережевого планування, за допомогою яких складаються поточні та оперативні плани, здійснюється прогнозування відповідних процесів та виявлення потенціальних можливостей, у тому числі у суб'єктів мікроекономічного середовища.

Таким чином, розробка стратегії пасажирського автомобільного транспортного комплексу, з одного боку, представляє собою відповідний процес стратегічного планування та формування довгострокових планів розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, а з іншого – це підсистема, фундаментальний сегмент стратегічного управління окремих суб'єктів господарювання.

Важливим аспектом стратегічного планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу є формування цілей з урахуванням відповідних принципів управління:

- пріоритетність формування та реалізації;
- конкретність строків реалізації;
- досяжність з урахуванням ресурсного потенціалу;
- ієрархічність постановки та відповідності місії в умовах екзогенності цілей;
- формування дерева цілей, враховуючи різні рівні управління;
- векторність розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

При цьому необхідно зосередитись на досяжності та ефективності розроблених цілей у системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу з визначенням строків отримання бажаних результатів, що визначається горизонтом планування – від короткострокових до довгострокових цілей. Обов'язково слід враховувати потенційні можливості суб'єктів мікроекономічного середовища, які виступають головними сегментами у досягненні загальної мети всього пасажирського

автомобільного транспортного комплексу. Досяжність поставлених цілей підкріплюється системою показників з визначенням їх необхідного рівня.

Етап оцінки впливу факторів на стратегічні цілі системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу включає аналітичні процедури щодо стану відповідних чинників, які характеризують внутрішнє та зовнішнє середовища. Першочерговим кроком є визначення сприятливих можливостей і загроз, які виокремлюються в результаті моніторингу та аналізу факторів зовнішнього середовища, а саме: соціально-економічних, політичних, правових, культурних, науково-технічних, географічних, демографічних тощо.

Враховуючи існуючий внутрішній потенціал і зовнішні проблеми та недоліки системи управління, у ході проведення діагностики внутрішнього середовища здійснюється виявлення стратегічно сильних і слабких сторін системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Отримання необхідної інформації соціально-економічного та екологічного характеру можливо за рахунок застосування сучасних підходів щодо дослідження ринку, що спрощує процес формування цілей та розробки і відбору стратегій в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу в умовах євроінтеграції національної економіки.

Однак, необхідною умовою є здійснення ретельного обстеження окремих функціональних груп суб'єктів мікроекономічного середовища: матеріальні, фінансові та трудові ресурси, логістичні системи та підрозділи маркетингу, професійна підготовка кадрів, рівень дисципліни, соціально-психологічний клімат, тощо.

Розробка та моделювання стратегічних альтернатив діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що представляє собою наступний етап стратегічного планування, базується на побудові можливих стратегій розвитку системи транспортного комплексу, враховуючи виділені сприятливі

можливості, загрози, а також сильні та слабкі сторони діяльності суб'єктів мікроекономічного середовища.

Застосування стратегічних рішень, які приймаються на даному етапі, щодо виділення перспективних напрямків розвитку і викреслення неефективних (збиткових) позицій, дають можливість системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу досягти намічених цілей і реалізувати головну мету (місію).

Вибір оптимально-ефективної стратегії діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу припускає використання власної стратегії, яка сприяє досягненню поставлених цілей з урахуванням факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

Незважаючи на особливість підходів щодо розробки стратегії як суб'єктів мікроекономічного, так і макроекономічного середовища, всі керівники діють приблизно однаково, враховуючи базові стратегії, вибіроптимальної стратегії здійснюється на основі:

– стратегії диференціації продукції (product differentiation), тобто випуску продукції, (надання послуг), які споживачі не можуть отримати у інших суб'єктів;

– стратегія управління витратами (cost leadership), а саме, виробництва продукції (надання послуг) тих самих або аналогічних з конкурентами, але за нижчими цінами.

Отже, вибір оптимально-ефективної стратегії представляє собою справжнє мистецтво управління, яке залежить від достовірності та якості отриманої інформації, а також від професіоналізму, компетентності а креативності управлінців. Сформовані завдання керівництва адаптуються до відповідних факторів, при цьому обрана стратегія може змінюватися в процесі виконання розроблених заходів під впливом внутрішніх та зовнішніх чинників.

Етап розробки та деталізації стратегічних планів діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу базується на результатах оперативного і тактичного планування.

На думку науковців, тактичне планування за сферою спрямування є набагато вужчими ніж стратегічне, воно деталізує його. Стратегічне планування надає більш широкий вплив на всі сторони діяльності суб'єктів[63].

При цьому саме за допомогою результатів тактичного управління можливо реалізувати і досягти мети стратегічного планування розвитку системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу в умовах євроінтеграції національної економіки.

У свою чергу, оперативне планування діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечує щоденне виконання необхідних завдань та наближення суб'єктів до стратегічної мети.

Заключними етапами стратегічного планування є реалізація стратегічних планів діяльності, яка включає визначення відповідних суб'єктів, та моніторинг і оцінка отриманих результатів, які ототожнюють ефективність обраної стратегії.

Досліджені наукові підходи підтверджують, що цикли управління, які включають стратегічне планування, мають тенденцію періодичного повторення. При цьому кожен етап уможливує повернення до будь-якого попереднього етапу планування з урахуванням особливих умов та стану суб'єктів мікроекономічного середовища. Суттєве скорочення періодів зміни стратегій і перехід до безперервного стратегічного управління системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу представляє собою останню тенденцію.

Адаптація суб'єктів мікроекономічного середовища до постійних змін зовнішнього та внутрішнього середовища можлива лише за умови застосування комплексного підходу щодо процесу формалізації стратегічного управління системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Тому важливим є перехід на нові принципи управління, які повністю відповідають сучасним умовам економічного розвитку, процесам євроінтеграції та глобалізації національної економіки.

За допомогою оцінки зовнішнього та внутрішнього середовища можливо забезпечити базис для визначення місії та цілей суб'єктів мікроекономічного середовища, а також для вироблення відповідної стратегії поведінки, що здійснить реалізацію головної мети діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

При цьому кожен суб'єкт повинен максимально визначити потенціальні можливості, щоб зайняти лідируючі позиції в конкурентній боротьбі, покращуючи показники якості надання послуг пасажирських перевезень.

Розроблена стратегія розвитку системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу представляє собою вершину, якої необхідно досягти в довгостроковому періоді, а в свою чергу, внутрішнє середовище суб'єктів та його особливі компетенції показують фінансово-економічний стан та місце на ринку пасажирських послуг. Необхідно підкреслити, що саме стратегія формує шлях суб'єкта від сьогоденного стану до майбутнього з урахуванням факторів впливу відповідного середовища.

На нашу думку, визначити ступінь сприйнятливості системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу до факторів зовнішнього середовища і розробити оптимально-ефективну стратегію можливо за рахунок детального аналізу отриманої інформації, що уможливить визначення місця суб'єктів на ринку.

Розроблена та представлена Державна концепція реформування системи державного управління автомобільним транспортним комплексом передбачає відповідні стратегічні напрями, а саме [22]:

- формування державної політики з урахуванням вимог Угоди про асоціацію, політик, стратегій та найкращих практик ЄС у сфері автомобільного транспорту щодо регуляторної політики, безпеки перевезень, екології, енергоефективності;

- забезпечення доступності та якості транспортних послуг для всіх категорій пасажирів на всій території держави, зокрема для осіб з обмеженими фізичними можливостями, підвищення рівня якості та безпеки перевезень пасажирів та вантажів;

– підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі, створення сприятливого бізнес-клімату, сприяння підвищенню ефективності операторів автотранспортних послуг, структури транспортних засобів, застосування сучасних транспортних технологій, реалізації транзитного потенціалу транспортної системи;

– реформування галузі дорожнього господарства та забезпечення розвитку та утримання автодорожньої мережі у належному стані.

Реалізація зазначених стратегічних напрямків можлива за умови вирішення низки проблем, до яких відносяться: моральна і фізична зношеність транспортних засобів, неможливість підвищення екологічності та енергозбереження діяльності; неефективність структури пасажирського автопарку за рахунок діяльності малих підприємств; відсутність коштів для реалізації інвестиційно-інноваційних програм розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу; недосконалість діючого законодавства щодо діяльності та регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу; існування та функціонування тіньового ринку пасажирських перевезень.

При цьому важливим аспектом державного регулювання системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу України є формування загальної мети діяльності з урахуванням економічного та соціального аспектів розвитку. Отже, чітке визначення і нормативне закріплення цілей суб'єктів управління, засноване на глибокому територіально-сегментарному аналізі, є важливим кроком на початковому етапі визначення ієрархії цілей і завдань управління.

Виділення пріоритетів розвитку системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу є частиною стратегічного планування розвитку мезо- і макrorівнів, що базується на результатах територіально-сегментарного аналізу.

Наступним кроком після формування головних та сегментарних цілей і задач є виділення відповідних управлінських процесів, які сприяють підвищенню ефективності управління, а саме: бюджетування; стратегічне планування; управління інноваційно-

інвестиційними процесами; моніторинг факторів впливу зовнішнього та внутрішнього середовища тощо.

При цьому важливо підкреслити, що саме базовим етапом постановки головних та сегментарних цілей і задач є процес стратегічного планування та бюджетування.

Регулювання системи управління пасажирським автомобільним транспортним комплексом забезпечується реалізацією механізму, який потребує взаємозв'язку цілей, задач, інструментів управління, сегментів процесу управління, що дає і забезпечує дієвість та ефективність бюджетування.

При цьому бюджетування складається з формування системи бюджетів, враховуючи фінансові ресурси, рух коштів і фінансово-господарські результати. Важливим елементом бюджетування є контроль за виконанням (реалізацією) аналітичних бюджетів та аналіз отриманих результатів з визначенням позитивних сторін і запобігання помилок. Саме сутність бюджетного методу управління полягає в тому, що вся діяльність суб'єктів мікроекономічного середовища спрямовується на досягнення запланованих фінансових та інших результатів діяльності, а робота всіх їх підрозділів підпорядковується зазначеним стратегічним цілям [175].

Формування взаємозв'язку суб'єктів (органи влади і управління) і об'єктів управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу дає можливість удосконалити визначені етапи процесу управління з урахуванням впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Слід підкреслити, що кожен етап процесу управління характеризується групою відповідних суб'єктів та об'єктів, на яких покладені окремі функції, а саме: визначення соціально та суспільно пріоритетних потреб об'єктів управління. При цьому результати діяльності суб'єктів управління повинні відображатися на стані об'єктів управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дає можливість оцінити керуючий вплив з урахуванням факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Важливу роль відіграє суб'єкт управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу в процесі формування і виконання головних цілей і завдань, тому що соціально-економічні інтереси суб'єктів господарювання, а також населення та окремих рівнів влади суперечать один одному.

Загальна ефективність процесу управління залежить від ієрархії цілей і мотивацій, які визначені в умовах динаміки суб'єктів управління і відповідної пріоритетності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Дослідження основних етапів процесу управління в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу дає можливість визначити пріоритетність завдань, враховуючи сегментарність і територіальну визначеність.

Проведення аналітичного етапу потребує дотримання суб'єктами управління принципу об'єктивності щодо оцінки ситуаційного стану окремих підсистем пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи негативний та позитивний вплив факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Наступний етап характеризується формуванням головних цілей і завдань в системі управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу з урахуванням пріоритетів розвитку територій та аспектів економічного, соціального і культурного значення.

Вибір методів та варіантів реалізації стратегій розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється з урахуванням внесених корективів до основних планових показників. Обрані методичні підходи повинні повністю відповідати розробленим завданням, а також враховувати специфіку діяльності суб'єктів управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Необхідно підкреслити, що визначення відповідності методів управління змісту діяльності, існуючій інфраструктури, визначеним повноваженням є першочерговим завданням на даному етапі.

Виокремлення секторів управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу у вигляді бізнес-процесів дозволить розподілити основні функції за певними типами органів управління, враховуючи обрані спеціальні методи та функції управління.

Процес реалізації обраних методів управління здійснюється відповідними органами управління, включаючи використання функції координації і моніторингу, та виокремлення суб'єктів, які забезпечують контроль результатів управління в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу для підвищення ефективності процесів управління.

Проведення сегментарного аналізу результатів діяльності та їх затвердження здійснюється окремими суб'єктами управління.

Процес формування моделі управління системою пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється на основі наступних принципів:

– відповідність напрямку і обсягу повноважень суб'єктів окремому виду керуючого впливу – безпосереднього або опосередкованого, на об'єкт, враховуючи специфічні методи управління;

– ідентичність форм і методів діяльності об'єктів управління визначеним мотиваціям і завданням, що забезпечує ефективність функціонування всієї системи управління пасажирського автомобільного транспортного комплексу за умови використання методів прямого та індикативного адміністрування;

– цілеспрямованість діяльності суб'єктів управління характеризується відповідним інструментом реалізації цілей і завдань, які поставлені і повинні бути виконані з урахуванням компетенції та функцій.

Дослідження та оцінка «Стратегічного плану розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» дає можливість визначити стратегічні напрями, цілі та заходи щодо розвитку пасажирського автомобільного транспортного

комплексу в Україні, враховуючи національні пріоритети та міжнародні вимоги, щодо діяльності відповідних суб'єктів господарювання, органів влади та соціально-економічні інтереси держави та населення.

У відповідності із зазначеним, передбачається впорядкування повноважень відповідних органів державної влади, які визначають, забезпечують та реалізують політику в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, здійснюють державний контроль та моніторинг. Необхідно відмітити, що визначена стратегія не містить в достатньому обсязі відповідних інструментів реалізації та потребує удосконалення за рахунок деталізації карти стратегічних цілей пасажирського автомобільного транспортного комплексу на різних рівнях управління.

Побудова стратегічної карти передбачає виділення проміжних цілей, що сприяють досягненню головної стратегічної цілі, та розподілення цих цілей за чотирма основними перспективами, а саме: фінанси, клієнти, внутрішні процеси, навчання і зростання. Ці чотири перспективи були виділені вченими Капланом і Нортоном, і мають місце не лише в побудуванні стратегічної карти, але, в першу чергу, й в розробці збалансованої системи показників [207].

Карта стратегічних цілей розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це графічна інтерпретація стратегії, яка враховує відповідні аспекти, як суб'єктів мікроекономічного середовища, так і механізми державного управління транспортною галуззю.

При цьому важливим аспектом стратегічного планування та розвитку пасажирського транспорту є не тільки економіко-фінансовий, але й соціальний та екологічний напрямки, що повинні наблизити сучасну транспортну систему до європейських стандартів та вимог.

Необхідно підкреслити, що детальний аналіз мети і пріоритетних напрямків розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу потребує сегментації цілей і задач, які дозволять

підвищити ефективність діяльності суб'єктів мікросередовища в умовах євроінтеграції та глобалізації національної економіки.

Обов'язковим аспектом формування та реалізації стратегії розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу є обґрунтованата чітка декомпозиція основної стратегічної мети на серію менших за обсягом, але більш детальних підцілей, що дає можливість удосконалити процес управління транспортним комплексом за допомогою системи регулювання та підвищеного контролю з боку держави, враховуючи специфіку даної галузі.

Представлені на карті цілі підкреслюють соціально-економічну спрямованість стратегічного розвитку системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Стратегічна карта фінансово-економічного та соціального розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу представлена на рис. 3.7.

Представлена стратегічна карта фінансово-економічного та соціального розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу містить основні актуальні цілі, досягнення яких виведе транспортний комплекс на новий рівень з урахуванням сучасних вимог щодо євроінтеграції та підвищення соціальної складової процесів управління.

Серед зазначених цільових напрямів можна виділити: підвищення ефективності діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу за рахунок збільшення доходів та зменшення витрат діяльності комплексу; збільшення доступності послуг пасажирського автомобільного транспорту через зменшення вартості сегментних складових у пасажирських перевезеннях, а також забезпечення доступності послуг для всіх категорій пасажирів на всій території держави, зокрема для осіб з обмеженими фізичними можливостями.

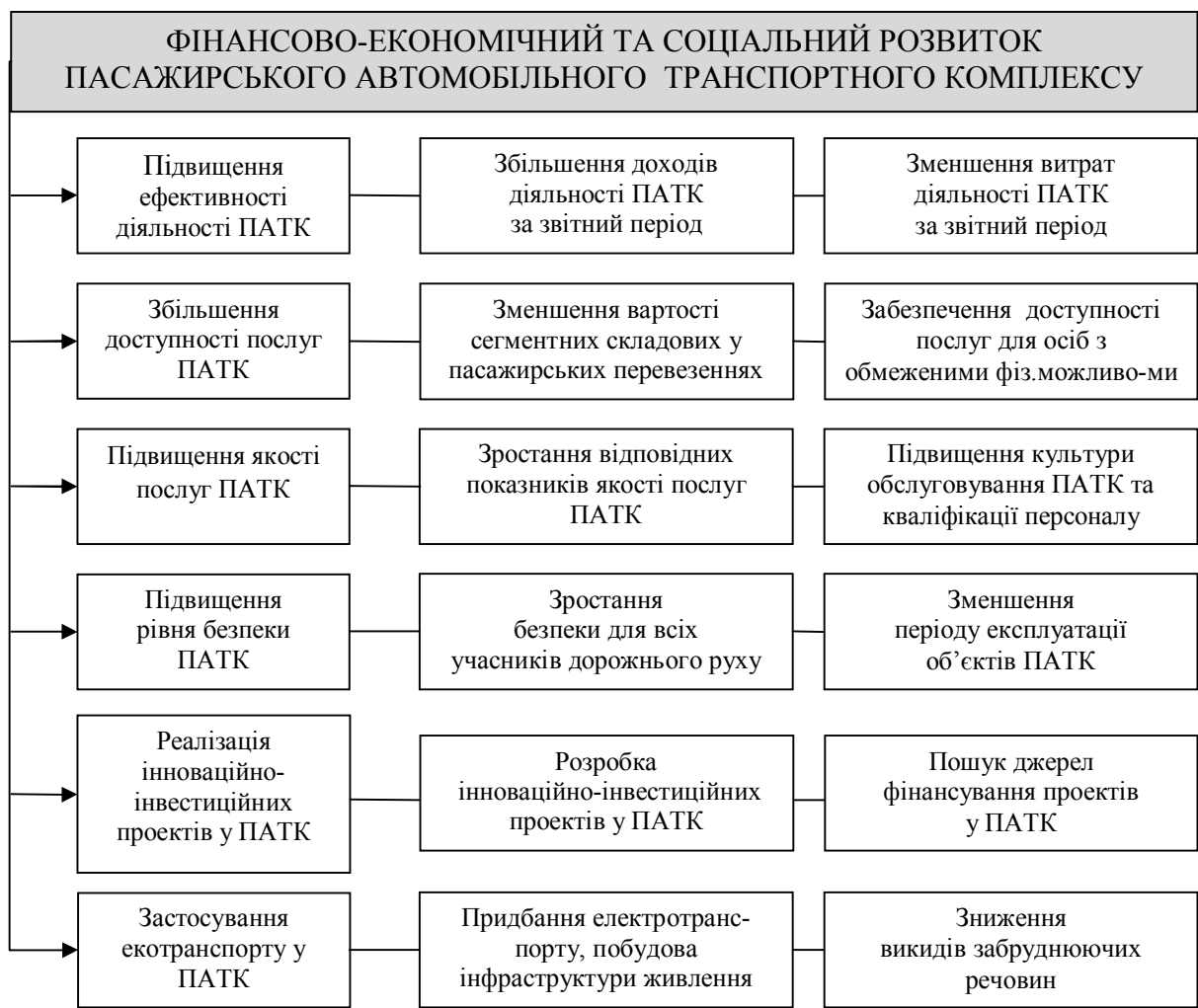


Рисунок 3.7 – Стратегічна карта розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу (ПАТК)

Важливим стратегічним напрямом є підвищення якості послуг пасажирського автомобільного транспортного комплексу за умов зростання відповідних показників якості, рівня культури обслуговування пасажирських перевезень, підвищення кваліфікації та професіоналізму персоналу, зокрема, водіїв автобусів та маршрутних таксі.

Актуальним в сучасних умовах є зростання безпеки для всіх учасників дорожнього руху та оновлення автопарку, який забезпечує задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях,

враховуючи фізичне та моральне зношення основної частки об'єктів пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Необхідно підкреслити, що розробка та реалізація інноваційно-інвестиційних проектів щодо розвитку та оновлення об'єктів комплексу, використання нових технологій щодо модернізації та обслуговування транспортних засобів уможлиблює підвищення ефективності та соціально-економічної спрямованості діяльності системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Зазначений напрямок може забезпечити застосування еко транспорту через придбання електротранспорту відповідних моделей та побудови зарядної інфраструктури, що забезпечить високий рівень екологічності транспортного комплексу, суттєво знизить витрати на заправку транспортних засобів та забезпечить виконання ековимог європейських та міжнародних організацій.

Наукові підходи щодо теорії стратегічного планування діяльності та розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу підкреслюють необхідність використання певних показників, які відповідають кожній окремій цілі соціально-економічної системи та враховують ступінь їх досягнення.

Ефективність застосування відповідних показників підвищується за умови використання принципу системності, що значно розширює можливості стратегічного планування та підтверджується класичною збалансованою системою показників.

Збалансована система показників (англ. Balanced Scorecard (BSC)) – це система менеджменту, розроблена на початку 1990-х років Робертом Капланом і Девідом Нортонем. Її призначення – забезпечити чіткіше формулювання стратегічних планів та їхню реалізацію – є ширшим за призначення систем, які лише вимірюють фінансові показники [93].

Враховуючи цілі розробленої Стратегічної карти, можливо використовувати в якості індикаторів окремі групи показників, які дають можливість оцінити стан реалізації зазначених цілей. До таких показників відносяться: коефіцієнт рухливості населення в окремих

пунктах, середній вік парку пасажирських автотранспортних засобів, частка транспортних засобів, які мають можливість перевозити пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, показник доступності пасажирських автоперевезень, рівень обсягів викидів шкідливих речовин, питома вага електротранспорту в загальній кількості автопарку, тощо.

Для узагальнення стану та результатів реалізації стратегічних планів необхідно формування інтегрального показника розвитку системи пасажирського автомобільного транспортного комплексу, який буде якісним та кількісним індикатором головної мети діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Суттєвим етапом формування теоретико-методологічних положень щодо сутності планування результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі є забезпечення відповідного процесу з урахуванням змін у функціонуванні підприємства та процедури адаптації до впливу зовнішніх факторів.

Для забезпечення взаємозв'язку планування зі стратегією підприємства необхідно системно згрупувати планові показники результатів діяльності, враховуючи критеріальні ознаки: ключові показники результативності; показники виробничої діяльності та загальні показники ефективності. При плануванні показників кожної групи необхідно враховувати рівень їх суттєвого впливу на систему управління результатами.

Процес планування результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі повинен включати етапи оцінки впливу факторів зовнішнього та внутрішнього середовища. Саме це допоможе максимально ефективно наблизитися до необхідного рівня показників, які характеризують економічні, фінансові, соціальні та екологічні результати діяльності підприємства.

При плануванні результатів діяльності враховуються всі сторони господарської діяльності підприємства: рівень використання основного капіталу, машин та обладнання, технології, організації виробництва і праці тощо. Абсолютна величина прибутку відображає

результати зниження собівартості та зростання обсягу реалізованих послуг.

На думку автора, для урахування нестабільності внутрішніх та зовнішніх факторів впливу на фінансово-господарську діяльність суб'єктів транспортної галузі, а також на результати його діяльності пропонується процес планування доповнити етапом сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища на економічні, фінансові, соціальні та екологічні результати за операційною, інвестиційною та фінансовою діяльністю суб'єкта транспортної галузі.

Даний етап планування допоможе визначати ймовірність виконання планів та реалізовувати управлінські рішення, які спрямовані на адаптацію суб'єктів транспортної галузі до умов факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, з метою підвищення ефективності планів та результативності діяльності за всіма напрямками.

Сегментна оцінка впливу факторів відповідного середовища на результати діяльності представляє собою аналіз рівня показників, який представлений у вигляді функції розподілу значень величини показників. Для формування сегментної оцінки результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі необхідно розробити концептуальну модель залежності результатів діяльності (економічних, фінансових, соціальних та екологічних) від факторів зовнішнього та внутрішнього середовища.

Кожен фактор, який впливає на ефективність фінансово-господарської діяльності суб'єктів транспортної галузі, буде впливати і на величину економічних, фінансових, соціальних та екологічних результатів діяльності підприємства. Отже, в якості узагальнюючої характеристики впливу факторів середовища на результати діяльності суб'єктів транспортної галузі пропонується сегментна оцінка результатів діяльності.

Таким чином, суть сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища зводиться до проведення детального

дослідження факторів результатів діяльності, побудови розподілу результатів в плановому періоді за результатами статистичного моделювання на основі оцінки і прогнозування даних факторів.

В наукових джерелах при плануванні сукупного доходу, як правило, використовуються два методи – прямого розрахунку та аналітичний метод. Метод прямого розрахунку базується на вилученні з чистого доходу підприємства всіх його витрат.

Аналітичний метод – на основі показника витрат на 1 грн. товарної продукції, а також відсотка базової рентабельності.

Отже, основними компонентами сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища є:

- використання методу сегментної оцінки факторів і принципи їх вибору;

- сукупність факторів впливу на результати діяльності;

- побудова факторної моделі результатів діяльності;

- принципи підбору заходів для адаптації фінансово-економічного механізму підприємства до нестабільності факторів;

- формування алгоритму моделювання результатів.

При розробці методу сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища, на думку автора, необхідно враховувати:

- метод сегментної оцінки можливо використовувати не тільки для суб'єктів транспортної галузі, а й для інших галузей з урахуванням специфіки факторів впливу;

- на результати сегментної оцінки впливає суб'єктивна думка експертів (керівників підприємств), що пов'язано з проведенням аналізу складних зв'язків та явищ, який здійснюється за допомогою методу якісної оцінки;

- горизонт планування за умови прийняття ефективних управлінських рішень та їх впливу на результати суб'єктів транспортної галузі складає один рік. При цьому використання даного методу для коротких періодів планування ускладнюється необхідністю проведення значного за обсягом аналізу факторів керівниками підприємства за короткий термін часу. Вибір більш тривалого горизонту планування суттєво знижує точність

прогнозування коливань факторів середовища і, як наслідок, якість плану, що є неприпустимим.

При розробці методу сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища на економічні, фінансові, соціальні та екологічні результати діяльності враховувалися наступні принципи:

- узгодженість та контроль за виконанням стратегічних, тактичних та оперативних планів;
- урахування не тільки прогнозних значень факторів середовища, але й сегментної складової;
- перевищення показників ефективності від реалізації методу планування над витратами;
- прогноз розробляється для потреб управління підприємством і є необхідним, але недостатнім елементом ефективного управління;
- вибір факторів для моделювання результатів діяльності, які є первинними причинами впливу.

Процес реалізації зазначеного методу планування результатів діяльності промислового підприємства складається з наступних окремих взаємопов'язаних етапів. На першому етапі визначається та формується група факторів зовнішнього та внутрішнього середовища, які впливають як на загальну фінансово-господарську діяльність суб'єктів транспортної галузі, так й на результати діяльності. При цьому враховується можливість стовідсоткового прогнозування окремих факторів середовища, що підтверджує їх стабільність.

Для ідентифікації окремих факторів суб'єктів транспортної галузі можливо застосовувати метод SWOT-аналізу, який за допомогою матричної побудови відокремлює слабкі та сильні сторони діяльності підприємства, а також робиться акцент на можливостях та загрозах.

Розподіл ідентифікованих факторів фінансово-господарської діяльності на групи стабільні та нестабільні можливо за допомогою аналізу історичних значень фактора і експертної оцінки поведінки фактора в плановому періоді.

При цьому експертну перевірку стабільності слід проводити для всіх факторів, тому як стабільність значень фактора протягом, навіть, декількох останніх періодів не завжди може бути гарантією стабільності в плановому періоді, а окремі фактори можуть включати одночасно сегмент стабільності й нестабільності.

Наступний другий етап методу планування характеризується сегментною оцінкою нестабільних факторів впливу на результати діяльності суб'єктів транспортної галузі. При цьому для кожної групи факторів обирається окремий метод оцінки. При наявності статистичної бази за допомогою методу найменших квадратів виконується аналіз динаміки фактора.

Метод сегментної оцінки впливу факторів відповідного середовища на економічні, фінансові, соціальні та екологічні результати діяльності суб'єктів транспортної галузі за умови розділу даних факторів на дві групи.

До факторів впливу внутрішнього середовища можливо віднести: ступінь морального і фізичного зносу основних засобів підприємства, імідж підприємства, інтелектуальний потенціал, рівень кваліфікації персоналу та компетентності управлінців, інноваційні можливості та інші.

Безпосередньо сегментна оцінка факторів впливу на результати діяльності здійснюється на основі наступних прийомів та методів: діагностика і прогноз динаміки відповідного фактора, розподіл значень факторів та їх експертна оцінка, оцінка експерта вірогідності отриманих значень та ін.

Привести планові показники результатів діяльності у відповідності до рівня нестабільності факторів можливо на основі проведення відповідних заходів. При цьому доцільно дотримуватись принципів інтерактивного планування, які забезпечують процес формування динамічних процедур оцінки ступеня відповідності внутрішньої системи до зовнішніх факторів впливу.

Стабільний розвиток суб'єктів транспортної галузі можливий за умови реалізації дій відповідно до основного правила інтерактивного планування, в рамках якого можливо збільшити здатність

контролювати і впливати на зміни і їх результати, а також швидко і ефективно реагувати на зміни, які не піддаються діагностиці та контролю.

Отже, динамічне виявлення відхилень запланованих результативних показників від отриманих та своєчасне їх усунення завдяки даним принципам суттєво наблизить до очікуваного цільового результату діяльності підприємства.

Формування необхідних передумов для ефективної дії інтерактивного планування здійснюється за допомогою сукупності принципів, а також виявлення концептуальних питань, які включають відповідні сегменти.

До дійсних переваг інтерактивного планування можна віднести:

- стабільний розвиток суб'єктів транспортної галузі та колективу в цілому;
- ефективне пристосування до екзогенного середовища за допомогою цільового впливу на нього та дієвості розроблених планів;
- висока мотивація працівників підприємства щодо реалізації стратегії підприємства за рахунок участі у її розробці та реалізації;
- практична реалізація допоміжних підсистем планування, а саме: прогнозування, програмування та моделювання з урахуванням відповідних чинників;
- застосування дієвої та ефективної організаційної структури управління результатами діяльності;
- забезпечення реалізації принципів інтеграції при формуванні стратегії за умови використання системного підходу.

Таким чином, враховуючи сучасні економічні умови, при створенні системи планування результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі необхідно використовувати комплексний підхід, який допоможе здійснити взаємозв'язок між показниками з урахуванням мінливих умов зовнішнього середовища та відповідних чинників.

В процесі планування на основі чітких розрахунків формуються рівні показників результатів діяльності, які можуть бути досягнуті за умови реалізації імовірнісних внутрішніх та зовнішніх факторів впливу.

Важливим аспектом планування виступає процедура оцінки вірогідності досягнення необхідного рівня за кожним показником результатів діяльності промислового підприємства.

Отже, при формуванні планів результатів діяльності підприємства можуть бути використані розраховані прогностні дані, за допомогою яких управлінці виділяють адоптований рівень вірогідності отримання результативного показника і встановлюють відповідні йому цільові рівні результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі.

Основним завданням оцінки є отримання прогнозної функції розподілу ймовірності значень за кожним відповідним фактором впливу. Зазначена функція формує сезонну компоненту і сегментну складову, а також за її допомогою значення фактора екстраполюється на плановий період, наряду з чим здійснюється розподіл відхилень на основі прийомів статистичного аналізу.

Враховуючи наукові підходи до експертної оцінки, більшість чинників характеризуються нормальним розподілом, який може бути доповнений відповідною складовою.

При відсутності статистичної бази або при наявності обґрунтованої експертної думки щодо відповідного значення окремих показників для прогнозу значення фактора в плановому періоді застосовується метод експертних оцінок.

Таким чином, на нашу думку, застосування ймовірнісного прогнозу в процесі планування дозволяє максимально точно підготувати діючу систему управління результатами діяльності підприємства до впливу зовнішніх і внутрішніх факторів з урахуванням сегментної складової та отримати в результаті експертної оцінки загальну схему розподілу значень відповідних факторів.

На третьому етапі виконується статистичне моделювання результатів діяльності суб'єктів транспортної галузі на основі формалізованої факторної моделі результатів діяльності підприємства і сегментної оцінки цих факторів.

Відповідний процес моделювання результатів базується на статистичній обробці інформації, визначенні меж інтегрального критерію та побудові рівняння регресії, формуванні системи діагностичних індикаторів, класифікації ситуацій за індикативними ознаками.

Слід зауважити, що кожен етап моделювання результатів діяльності перевіряється та обґрунтовується математичними розрахунками, а також підтверджується відповідними прийомами статистичного аналізу, що дозволяє об'єктивно збільшити межі точності й вірогідності отриманих оцінок.

На нашу думку, отримана таким чином прогнозна оцінка коливань результатів діяльності дає змогу оцінки впливу можливостей і загроз планового періоду на ефективність діяльності суб'єктів транспортної галузі та, як наслідок, на результати діяльності їх.

Представлена оцінка не визначає конкретних значень факторів, при яких буде досягнуто той чи інший рівень результативності, але дає змогу ймовірного досягнення цільового рівня фінансового результату до оподаткування та ймовірність забезпечення планової ефективності діяльності.

Представлена оцінка визначає вірогідність досягнення рівня цільового показника та дієвість забезпечення планової ефективності діяльності промислового підприємства, не розраховуючи при цьому конкретних значень факторів, за умови впливу яких отримується бажаний рівень результативності підприємства.

Здійснення планових заходів дає можливість передбачити процес зниження впливу негативних факторів, якщо вірогідність відповідних значень цільового результативного показника досягає мінімального рівня.

На основі прийнятих управлінських рішень своєчасне запровадження компенсаційних заходів, до яких можна віднести захисні та резервні механізми, страхування та інші, забезпечує реалізацію необхідних змін параметрів імовірнісних оцінок зовнішніх та внутрішніх факторів або ступеню впливу відповідного фактора на результати діяльності промислового підприємства. Після цього розрахунок оцінки вірогідності цільового результату проводиться з урахуванням значень змінених параметрів для своєчасної перевірки ефективності запропонованих заходів на підприємстві [175].

Таким чином, стратегічне планування пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це процес формування місій, цілей і завдань суб'єктів господарювання, вибору специфічних стратегій для визначення та отримання необхідних ресурсів і їх розподілу з метою забезпечення ефективної соціально-економічної роботи суб'єкта на довгострокову перспективу з урахуванням векторів розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції. Формування та послідовне виконання відповідних етапів стратегічного планування наближує систему пасажирського автомобільного транспортного комплексу до досягнення головної мети діяльності. Деталізація головної мети та стратегічних напрямків представлена у стратегічній карті фінансово-економічного та соціального розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу, яка містить основні актуальні цілі, досягнення яких виведе транспортний комплекс на новий рівень з урахуванням сучасних вимог щодо євроінтеграції та підвищення соціальної складової процесів управління.

ВИСНОВКИ

У монографії здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано вирішення важливої науково-прикладної проблеми, що полягає у розробці концептуальних, теоретико-методичних та практичних рекомендацій щодо державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Отримані наукові результати сприятимуть формуванню та ефективній реалізації системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

За результатами проведеного дослідження сформульовано такі висновки та рекомендації:

З'ясовано, що транспортний комплекс у національному макроекономічному середовищі представлено у вигляді складної, інтегральної галузі національної економіки, яка є важливим сегментом соціально-економічної формації держави та структурним елементом міжнародної транспортної системи, що підкреслює рівень її конкурентоспроможності. Важливою умовою забезпечення єдності економічного простору на території держави, вільного переміщення пасажирів, наближення транспортних послуг до європейського рівня, зниження рівня ризику, підвищення екологічності та безпечності руху є динамічний розвиток транспортної галузі, яка відповідно, сприяє структурним та географічним змінам в розміщенні виробництва і населення, а також впливає на територіальний розподіл ринку праці, забезпечуючи при цьому підтримку територіальної цілісності та можливість потенціального розвитку як окремих регіонів, так держави в цілому. Встановлено, що пасажирський автомобільний транспортний комплекс – це адаптована складна система взаємодіючих елементів, які задовольняють потреби суспільства і суб'єктів макроекономічного середовища у пасажирських перевезеннях та функціонують на засадах швидкості, ритмічності, якості, законності, технічності, екологічності, соціально-економічної спрямованості з

урахуванням вектору європейської інтеграції.

Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу – це система ефективно-обґрунтованих інструментів та методів, які дозволяють державним інституціям здійснювати цілеспрямований вплив на функціонування та розвиток усіх структурних елементів комплексу з метою задоволення економічних, соціальних та екологічних потреб суспільства та макроекономічного середовища, враховуючи внутрішні та зовнішні фактори впливу та національний вектор розвитку. Теоретичним базисом аналітичного забезпечення системи державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є система індикаторів обліково-аналітичного процесу передачі інформації про стан та розвиток пасажирського автомобільного транспортного комплексу, що дає змогу підвищити рівень наукової обґрунтованості зацікавленим користувачам для прийняття ефективних рішень з урахуванням сегментної складової.

Сформовано теоретико-методичні положення державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які передбачають застосування відповідних принципів, мету, задачі та аналітичні інструменти державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу, та надає підґрунтя для конкретизації цільових функцій сегментного державного регулювання й інструменти їх реалізації для отримання диференційованої об'єктивної оцінки розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу в контексті конструктивного або деструктивного впливу факторів на процес його діяльності. Сучасні функціональні підходи до процесів державного регулювання на макроекономічному рівні вимагають застосування ефективних методів та напрямків досягнення головної мети діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, враховуючи соціально-економічну пріоритетність, шляхи підвищення конкурентоспроможності та фактори впливу зовнішнього та внутрішнього середовища.

Розроблено методичні засади моделювання в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які містять відповідні цільові орієнтири, параметричні критерії та компоненти для використання у процесі формування стратегічних рішень, що дозволить забезпечити ефективне соціально-економічне державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Метою моделювання в системі державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є пошук ефективних регулюючих впливів державних інституцій, які забезпечать вирішення визначених завдань регулювання пасажирського автомобільного транспорту, виражених в умовах досягнення їх з урахуванням пріоритетності та спланованою динамікою соціально-економічних і екологічних індикаторів, які відповідають цільовим критеріям і відображають сутність відповідних процесів у макроекономічному середовищі національної економіки.

Розроблено концептуальні складові до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу, які формуються на основі системного та семантичного підходів визначення складових показників діяльності суб'єктів транспортної галузі з метою інформаційно-аналітичного забезпечення, що дозволить здійснювати ефективне державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Запропоновані концептуальні складові до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу забезпечать методологічну підтримку державного регулювання даної галузі національної економіки.

Забезпечення ефективного державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу є важливим стратегічним завданням державних інституцій національного макроекономічного середовища, які мають чітко визначати необхідність застосування комплексного та системного підходів до реалізації даного завдання, що дозволяє забезпечити його оптимальне

вирішення, враховуючи всі зовнішні та внутрішні фактори впливу. Визначені аспекти спонукали до розробки механізму державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Запропонований механізм включає окремі складові, які поступово наближають до виконання основної мети державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу – підвищення рівня соціально-економічної ефективності діяльності зазначеного сегменту транспортної галузі національної економіки. Функціонування зазначеного механізму можливе завдяки наповненості відповідними елементами, які повинні співвідноситися. У розробленому механізмі передбачене семантичне моделювання елементів державного регулювання, що забезпечить формування конститутивного впливу відповідних складових на динамічний розвиток пасажирського автомобільного транспортного комплексу.

Базовими аспектами стратегії європейської інтеграції є системні підходи до розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу України, який має окремі переваги та пріоритети, а саме: розвинена мережа маршрутів пасажирського транспорту, велика швидкість та здатність доставки пасажирів; якісна характеристика наданих послуг, використання світового логістичного досвіду та гнучка цінова політика щодо надання відповідних послуг. Запропонований процес стратегічного планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу доповнюється параметрами багатокomпонентної задачі, які позначаються на розвитку даного сегменту національного макроекономічного середовища, та визначає вплив відповідних компонентів на загальний результативний показник діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу. Стратегічне планування діяльності пасажирського автомобільного транспортного комплексу здійснюється в межах визначених етапів та вирішує окремі задачі, які деталізують розроблені стратегічні цілі з поглядом на особливості регулювання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана. – Доступно на 21.01.2017.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/436-15>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
3. Податковий кодекс України від 02.12.2010 № 2755-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.02.2016.
4. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 №2344-III [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2001 р., № 22, ст. 105 – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2344-14>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
5. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 №232/94-ВР [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 1994 р., № 51, ст. 446 – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.02.2017.
6. Закон України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» від 15.01.2015 № 124-VIII [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2015 р., № 14, ст. 96 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/124-19>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
7. Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 № 1264-XII [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 1991 р.,

- № 41, ст. 546 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1264-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
8. Закон України «Про охорону атмосферного повітря» від 16.10.1992 № 2707-XII [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 1992 р., № 50, ст. 678 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2707-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
9. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.91 № 959-XII [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/959-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 25.02.2017.
10. Закон України «Про інвестиційну діяльність» від 18.09.1991 № 1560-XII (Редакція від 09.11.2013) [Електронний ресурс] / Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. № 47, 1991, ст. 646 – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
11. Закон України «Про інноваційну діяльність» від 04.07.2002 № 40-IV [Електронний ресурс] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – Оф. вид. від 2002 р., № 36, ст. 266, станом на 05.12.2012 – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.01.2017.
12. Закон України «Про розвиток та державну підтримку малого і середнього підприємництва в Україні» від 22.03.2012 № 4618-VI [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/4618-17>. – Назва з екрана. – Доступно на 11.01.2017.
13. Закон України «Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні» від 16.07.1999 № 996-XIV [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/996-14>. – Назва з екрана. – Доступно на 15.11.2016.

14. Указ Президента України «Стратегія сталого розвитку «Україна – 2020» від 12 січня 2015 року № 5/2015 [Електронний ресурс] // Адміністрації Президента України. – Режим доступу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>. – Назва з екрана. – Доступно на 24.02.2016.
15. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Національного положення (стандарту) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності»» від 07.02.2013 № 73 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0336-1>. – Назва з екрана. – доступно на 30.01.2017.
16. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»» від 27.04.2000 № 92 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
17. Наказ Міністерства фінансів України «Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 16 «Витрати»» від 31.12.1999 № 318 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу:<http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0027-00>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2016.
18. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми розвитку інвестиційної та інноваційної діяльності в Україні» від 02.02.2011 № 389 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/389-2011-п>. – Назва з екрана. – доступно на 25.08.2016.
19. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18.02.1997 № 176 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу:

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.

20. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» від 02.12.2015 № 1001 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
21. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року від 20.10.2010 № 2174-р [Електронний ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80/print1475930802741791>. – Назва з екрана. – доступно на 25.02.2017.
22. Наказ Міністерства інфраструктури України «Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства на період до 2020 року» від 21 грудня 2015 року № 548 [Електронний ресурс] / Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегічний%20план%20авто.pdf.pdf>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
23. Наказ Міністерства транспорту України від 10.02.2003 № 92 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо проведення системного економічного аналізу фінансово-господарської діяльності по здійсненню випереджувальних заходів запобігання банкрутству підприємств транспортно-дорожнього комплексу» [Електронний ресурс] / Інформаційний портал України. – Режим доступу: <http://ua-info.biz/legal/basege/ua-cmeaqu.htm>. – Назва з екрана. – доступно на 27.08.2016.

24. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Методики розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту» від 17.11.2009 р. № 1175[Електронний ресурс] / Інформаційний портал України. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1146-09/print1464086403438007>. – Назва з екрана. – доступно на 27.02.2017.
25. Адам Смит: Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. -М.: Эксмо, 2007.– 960 с.
26. Азаренкова Г.М. Моделі та методи аналізу фінансових потоків / Г.М. Азаренкова. –Х.: Гриф, 2005. –118 с.
27. Актуальні питання інноваційного розвитку держави, регіонів, підприємств : [кол. монографія] / [В.І. Захарченко, М.М. Меркулов та ін.]; під ред. В.І. Захарченко. – Луганськ: Вид-во «Ноулідж», 2014. – 182 с.
28. Актуальные проблемы экономики и менеджмента: теория, инновации и современная практика : [моногр.] ; в 3 т. / под ред. Э.А. Кузнецова. – Херсон: Гринь Д.С., 2014. – Т. 3. – 584 с.
29. Алёхин А.Б. Измерение конкурентоспособности на национальном и микроэкономическом уровнях: методологические аспекты [Текст] / А.Б. Алёхин // Вісник Хмельницького університету. – Економічні науки, №4, Т.2. – 2011. – С. 7-12.
30. Альтман Э. Равновесие и экономический рост / Э. Альтман;пер. с англ. – М.: Прогресс, 1997. – 411 с.
31. Амосов О.Ю. Оцінка потенціалу конкурентоспроможності як основного аспекту розвитку підприємства / О.Ю. Амосов // Проблеми економіки. –2011. –№3. – С. 79–83.
32. Амосов О.Ю. Формування потенціалу підприємства: організаційний та управлінський аспект / О.Ю. Амосов // Бізнес Інформ. – 2012. – №12. – С. 337-340.
33. Амоша О. І., Міхальова К. В.Про фінансове забезпечення реалізації програм сталого соціально-економічного розвитку. –

Режим доступу:

<http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2703/>

34. Амоша О.І. Інноваційний шлях розвитку промисловості України: проблеми та рішення / О.І. Амоша // Економіст. – 2005. – № 6. – С. 28–33.
35. Амоша О.І. Організаційно-економічні механізми активізації інноваційної діяльності в Україні / О.І. Амоша // Економіка промисловості. – 2005. – № 5 (31). – С. 15–21.
36. Аналітична доповідь до Щорічного Послання Президента України до Верховної Ради України 231 Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2015 році Розділ II. Українські реформи на європейському шляху [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/public/File/2015_book/POSLANNYA-2015_giper_new.pdf.
37. Аналітичні інструменти управління інноваційним розвитком промислового підприємства : [моногр.] / Л.О. Волощук, В.В. Кірсанова, С.В. Філіппова. – Одеса: ФОП Бондаренко М.О., 2014. – 180 с.
38. Ананченко О. Позитивний вплив зовнішніх чинників на розвиток інфраструктури транспорту та зв'язку / О. Ананченко, В. Гурнак // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер : Економіка і управління. – 2012. – Вип. 20. – С. 20-33.
39. Ананченко О. Проблеми управління економіко-господарською діяльністю транспортної галузі в сучасних умовах / О. Ананченко, В. Гурнак // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер : Економіка і управління. – 2015. – Вип. 32. – С. 9-19.
40. Ансофф И. Новая корпоративная стратегия / И. Ансофф. – СПб. : Питер, 1999. – 325 с.

41. Ансофф И. Стратегический менеджмент : классическое издание / И. Ансофф; [пер. с англ. О. Литун ; ред. А. Н. Петров]. – СПб. : Питер, 2009. – 343 с.
42. Ансофф И. Стратегическое управление /Пер. с англ. – М.: Прогресс, 1989. – 519 с.
43. Армстронг М. Performance Management. Управление эффективностью работы / М. Армстронг, А. Бэрон; 2-е изд.; Пер. с англ. – М.: Hippo Publishing, 2007. – 384 с.
44. Армстронг М. Менеджмент: методы и приемы / [М. Армстронг, Д. Ланкостер, Д. Уотерс и др.] ; О.О. Чистяков (пер. с англ.). – [Перевод с 3 англ. изд.] – К. : Знання – Пресс, 2006. – 876 с.
45. Атамас П.Й. Управлінський облік: Навчальний посібник. – Д. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 440с.
46. Аулін В.В., Голуб Д.В. Нормативно-правове забезпечення надійності функціонування транспортних систем в Україні. – Режим доступу: file:///C:/Users/EVGEN/Downloads/Vzhdtu_2016_2_7.pdf. – Назва з екрана. –Доступно на28.01.2017.
47. Афанасьев А. Особенности бюджетной модели компании [Електронний ресурс] / Александр Афанасьев – Режим доступа: <http://fd.ru/articles/7885?login=paywall>. Назва з екрана. –доступно на 25.02.2016.
48. Бабина О.Є. Аналіз конкурентного середовища транспортного підприємства: теоретико-методологічний підхід / О.Є. Бабина // Вісник економіки транспорту і промисловості: Збірник науково-практичних статей Української державної академії залізничного транспорту. – Х.: УДАЗТ, 2011. – Вип. 37. – С.173-178.
49. Бабина О.Є. Аналіз стану зовнішнього середовища транспортно-логістичних підприємств України // О.Є. Бабина / Materials of the XI International scientific and practical conference, «Science and civilization», – 2015. Volume 3. Economic science. Sheffield. Science and education LTD – С.56-60.

50. Бабина О.Є. Детермінанти розвитку транспортного потенціалу України / О.Є. Бабина, С.М. Шуляренко // Вісник Академії праці і соціальних відносин Федерації профспілок України. – 2015. – № 1-2 (72). – С. 21-28.
51. Базилюк А.В. Механізм реалізації інвестиційного потенціалу автотранспортних підприємств в Україні / А.В. Базилюк, В.В. Гордієнко // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – №10. – С. 84-92. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ape_2013_10_11.
52. Базилюк А.В. Особливості формування та функціонування транспортних кластерів як систем / А.В. Базилюк, І.О. Хоменко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія. – 2011. – Вип. 8. – С. 244-248. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Upsal_2011_8_66
53. Базилюк А.В., Хоменко І.О. Методика SERVQUAL як інструмент оцінювання якості послуг з пасажирських перевезень міста. / А.В. Базилюк, І.О. Хоменко // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2013. – Вип. 12.
54. Баканов М.И. Теория экономического анализа / М.И. Баканов, А.Д. Шеремет. – М.: «Финансы и статистика», 2002. – 536 с.
55. Барна М. Ю. Методи дослідження економічних явищ і процесів / М. Ю. Барна / Комп'ютерне моделювання та інформаційні технології в науці, економіці і освіті : зб. наук. праць. VIII Всеукр. наук.-практ. конф.; Черкаси-Одеса, 25–27 травня 2011 р. – Черкаси : Видавець Вовчок О. Ю., 2011. – С. 113–115.
56. Барна М. Ю. Теоретичні основи дослідження інвестиційного процесу як об'єкту державного регулювання / М. Ю. Барна // Державне регулювання інвестиційного процесу в умовах функціонування ринку цінних паперів : [кол. монографія]. – Львів : Растр-7, 2014. – С. 7-38.
57. Бартащук Т.П. Механізми інформаційного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності в умовах сучасної

- міжнародної конкуренції : дис. ... канд. екон. наук : 08.05.01 / Барташук Тетяна Павлівна. – К., 2003. – 211 с.
58. Басанцов І.В. Впровадження системи державного фінансового контролінгу на стратегічних підприємствах України / І. В. Басанцов // Механізм регулювання економіки. – 2011. – № 2/(52). – С. 106-112.
59. Бахарєв В.С. Дослідження стану забруднення атмосферного повітря в умовах змін сучасної забудови населених міст / В.С. Бахарєв, О.Л. Корцова, В.В. Костиря, Д.В. Маринін // Екологічна безпека. – Кременчук: КрНУ, 2012. – Вип. 1 (13). – С. 43–37.
60. Бідняк М.Н. Основні напрямки формування організаційно-економічної стабільності на транспортних підприємствах [Електронний ресурс] / М.Н. Бідняк, А.М. Клещ // Вісник Національного транспортного університету. – 2012. – №26(1). – С. 246-249. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vntu_2012_26\(1\)_51.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vntu_2012_26(1)_51.pdf)
61. Бланк И. А. Финансовый менеджмент : учебный курс / И. А. Бланк ; 2-е изд., перераб. и доп. – К. : Эльга : Ника-Центр, 2005. – 656 с.
62. Бланк І.А. Фінансова стратегія підприємства/І.А. Бланк. – К.: Ника-Центр, 2006. – 520 с.
63. Бойчик І.М. Економіка підприємства : навчальний посібник / І.М. Бойчик. – К. : Атака, 2004. – 480 с.
64. Большая экономическая энциклопедия. – М.: Изд-во «Эксмо», 2008. – 816 с.
65. Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилиана. – 7-е изд., доп. – М. : Институт новой экономики, 2007. – 1472 с.
66. Бондар Н.М. Проблема відсутності справедливої оплати праці в контексті управління сучасними автотранспортними компаніями [Електронний ресурс] / Н.М. Бондар, Д.О. Бобровник // Економіка та управління на транспорті. – 2016. –

Вип. 3. – С. 010-014. – Режим доступу:
http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut_2016_3_4.

67. Борщ В.И. Аналитический инструментарий оценки эффективности системы управления предприятием в инновационной экономике / В.И. Борщ // Труды Одесского политехнического университета. Економіка. Управління: Зб. наук. праць – Одеса, 2012. – Вип. 2 (39). – С. 318-325.
68. Брайковська А. Дослідження особливостей формування ринку транспортних послуг як середовища функціонування підприємств транспорту / А. Брайковська // Економіст. – 2012. – № 9. – С. 50-54
69. Бригадир І. В. Діяльність в сфері автомобільного транспорту як загроза екологічній безпеці / І. В. Бригадир // Вісн. Харк. нац. ун-ту внутр. справ. – № 37. – 2007. – С. 415–421.
70. Буркинський Б.В. Ефективність використання трудового потенціалу: теорія і практика. [Монографія] / Б.В. Буркинський, В.М. Нижник, М.В. Ніколайчук. – Хмельницький: ХНУ, 2009. – 224 с.
71. Бутинець Ф.Ф. Економічний аналіз: Навч. посіб. – Житомир: ПП «Рута», 2003. – 680 с.
72. Валіулліна З. В. Сучасні тенденції розвитку ринку пасажирських перевезень на автомобільному транспорті [Текст] / Зоряна Володимирівна Валіулліна // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол. : С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Том 14. – №1. – С. 38-45.
73. Вдовиченко В.О. Ефективність функціонування міської пасажирської транспортної системи: Автореф. Дис...канд.техн.наук: 05.22.01 / В.О. Вдовиченко; Нац. трансп. ун-т. – К., 2004. – 20 с.
74. Веретенникова Д. А. Анализ потребительских свойств услуг не маршрутных пассажирских автотранспортных предприятий /

- Д.А. Веретенникова, Н.Л. Кусик // Вісник Чернівецького торговельно-економічного інституту. – Чернівці-Луцьк: ЧТЕІ КНТЕУ, 2011. – Вип. II (42) ч. 2 Т. 2 Економічні науки. – С. 267-273.
75. Веретенникова Д. А. Основные виды рисков в деятельности современных автотранспортных предприятий / Д.А. Веретенникова // Научно-практический журнал «Экономика и управление» №1 – Симферополь: Национальная академия природоохранного и курортного строительства. – 2010 г. – С. 107-114.
76. Веретенникова Д. А. Основные кластеры на рынке услуг пассажирских автотранспортных предприятий Одесского региона // Економіка і управління в умовах глобалізації: матеріали Міжнар. наук.-практ конф., 1-7 грудня 2010 р. / ДонНУЕТ імені М. Туган-Барановського.– Донецьк: [ДонНУЕТ], 2010. – С. 324-326.
77. Веретенникова Д. А. Оценка степени соответствия потребительских свойств услуг не маршрутных пассажирских АТП / Д.А. Веретенникова // Стратегія розвитку України (економіка, соціологія, право): Наук. журн. /Голов. ред. Кулик М.С. / Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Національний авіаційний університет. – Київ: НАУ, 2011. – С. 36-40.
78. Веретенникова Д. А. Проблемы организации управления на транспорте на основе системного подхода / Д.А. Веретенникова // Научный информационный журнал «Бизнес Информ» (ХНЭУ). – 2009. – №11(2) – С. 13-14.
79. Веретенникова Д. А. Создание ассоциации ПАТП, как одной из форм улучшения торговых отношений // Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи: Матеріали ІХ Міжнародної науково-практичної конференції (28 – 29 березня 2014 р., м. Одеса). / МОН України; ОНУ ім.

- І.І. Мечникова; ред. кол.: Н.Л.Кусик, Е.А. Кузнецов,[та ін.]. – Одеса: видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2014. – С.75-77.
80. Веретенникова Д. А. Управление работой автомобильного транспорта как перспективной отраслью общественного производства / Д.А. Веретенникова // Актуальные проблемы и перспективы развития экономики Украины / Материалы VIII Международной научно-практической конференции. Алушта, 1-3 октября 2009 года. / ТНУ ім. В.І. Вернадського/ – Сімферополь, 2009. – С. 64-65.
81. Веретеннікова Д. А. Passengermotor transport enterprises of Odessa region: structure's problem // Проблеми формування нової економіки XXI століття: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., 23 – 24 груд. 2010 р.: В 6 т. – Дніпропетровськ: Біла К.О., 2010. – С. 5-9.
82. Веретеннікова Д. А. Використання кластерних технологій у позиціюванні не маршрутних ПАТП / Д.А. Веретеннікова, Н.Л. Кусик // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки) / За ред. М.Ф. Кропивка. – Мелітополь: Вид-во Мелітопольська типографія «Люкс», 2012. – № 2 (18), том 3. – С. 36-42.
83. Веретеннікова Д. А. Діяльність автотранспортного підприємства в Одеському регіоні / Д.А. Веретеннікова // Збірник наукових праць «Економіка. Менеджмент. Підприємництво». №22(І)/2010. СНУ ім. В.Даля. –Луганськ, 2010.– С.154-160.
84. Веретеннікова Д. А. Зарубіжний досвід та особливості управління пасажирським автотранспортним підприємством на мікрорівні // Актуальні соціально-економічні та правові проблеми розвитку України та її регіонів/ Матеріали IV Міжнародного Круглого Стола (8 травня 2013 р., м. Одеса). / МОН України; ОНУ ім. І.І. Мечникова; ред. кол.: Н.Л. Кусик. – Одеса: ОФФССТіК, 2013. – С.63-65.

85. Веретеннікова Д. А. Особливості розвитку ринку послуг пасажирських автотранспортних підприємств в Одеському регіоні / Д.А. Веретеннікова, Н.Л. Кусик // Вісник НТУ «ХПІ». Збірник наукових праць. Тематичний випуск: Технічний прогрес і ефективність виробництва. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2010. – №51 – 1. – С. 26-34.
86. Веретеннікова Д. А. Особливості функціонування пасажирського автотранспортного підприємства: споживачі послуг // «Сучасні технології управління підприємством та можливості використання інформаційних систем: стан, проблеми, перспективи» : Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції (26-27 березня 2010), м. Одеса, ОНУ ім. І.І. Мечникова.– С. 55-58.
87. Веретеннікова Д. А. Послуги пасажирського автотранспортного підприємства: визначення, споживачі, специфічні характеристики / Д.А. Веретеннікова // Науковий журнал «Вісник Хмельницького національного університету» № 6, Т.3 (164). – Хмельницький. – 2010. – С. 98-103.
88. Веретеннікова Д. А. Сучасні тенденції розвитку підприємств автомобільного транспорту України / Д.А. Веретеннікова // Ринкова економіка: Сучасна теорія і практика управління. Том 12 Випуск 26 ч. 2: збірник наукових праць / ОНУ ім. І.І. Мечникова – Одеса :видавець Букаєв,2009. –С. 37-42.
89. Веретеннікова Д. А. Турбулентність в діяльності автотранспортного підприємства як об'єкту сфери послуг // XII Всеукраїнської науково-практичної конференції «Проблеми устойчивости деятельности предприятий Украины». 2-3 декабря 2010 года / Национальная академия природоохранного и курортного строительства / – Симферополь: ИТ «АРИАЛ». – 2010, С. 23-25.
90. Веретеннікова Д. А. Удосконалення класифікації транспортної системи України // Сучасна економічна теорія та пошук ефективних механізмів господарювання» / Матеріали III

Міжнародної науково-практичної конф. (11-12 березня 2010 року) / ТНУ ім. В.І. Вернадського / Сімферополь, 2010. – С. 209-213.

91. Веретеннікова Д. А. Формування асортиментної політики не маршрутних пасажирських автотранспортних підприємств Одеського регіону / Д.А. Веретеннікова, Н.Л. Кусик // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності: Збірник наукових праць. –Маріуполь: ДВНЗ «ПДТУ», 2011. –Т. 2. – С. 237-241.
92. Веретеннікова Д. А. Формування унікальної товарної пропозиції на ринку послуг пасажирських АТП // XIII Всеукраїнської науково-практичної конференції. «Проблеми устойчивости деятельности предприятий Украины». 3 - 4 декабря 2011 года. / Национальная академия природоохранного и курортного строительства / – Симферополь: ИТ «АРИАЛ». – 2011, С.39-41.
93. Вікіпедія: вільна енциклопедія: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>. – Назва з екрана. – доступно на 30.01.2017.
94. Воркут Т.А. Підвищення ефективності роботи підприємств автомобільного транспорту в проектах ланцюгів постачань [Електронний ресурс] / Т.А. Воркут, І.П. Гамеляк, Д.О. Павлюк, О.Є. Білоног // Вісник Національного транспортного університету. – 2012. – № 26(1). – С. 271-278. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vntu_2012_26\(1\)_57.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vntu_2012_26(1)_57.pdf)
95. Галабурда В.Г. Транспортный маркетинг / В.Г. Галабурда. – М : Изд-во «Маршрут», 2006. – 456 с.
96. Геец В. Трансформационные преобразования в Украине: переосмысливая пройденное и думая о будущем / В. Геец // Общество и экономика. – 2006. – № 3. – С. 23-53
97. Геець В.М. Інноваційні перспективи України / В.М. Геець, В.П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.

98. Геєць В.М. Пріоритети національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: [моногр.] / [за ред. В.М. Гейця, А.А. Мазаракі]. – К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – Ч. 1/2. – 389 с.
99. Геєць В.М. Стратегічні виклики ХХІ століття суспільству та економіці України / [За ред. В.М. Гейця, В.П. Семиноженка, Б.Є. Кваснюка]. – [в 3 т.]. – К.: Фенікс, 2007. – 539 с.
100. Гнилицька Л.В. Обліково-аналітичне забезпечення функціонування системи економічної безпеки підприємства: дисерт. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: спец. 08.00.09 / Л.В. Гнилицька. – Київ, 2012. – 483 с.
101. Горбань О. М. Основи теорії систем і системного аналізу / О. М. Горбань, В. Є. Бахрушин. – Запоріжжя : ГУ «ЗІ- ДМУ», 2004. – 204 с.
102. Горлачука В.В. Економічний аналіз господарської діяльності підприємства: Навч. посіб. / В.В. Горлачук, О.Ю. Коваленко. – Миколаїв: ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. – 347 с.
103. Горшкова Л.А. Аналитический инструментарий системы управления хозяйствующих субъектов / Л.А.Горшкова // Аудит и финансовый анализ. – 2005. – № 1. – С. 279-282.
104. Грабовецький Б.Є. Методи експертних оцінок: теорія, методологія, напрямки використання : монографія / Б. Є. Грабовецький. – Вінниця : ВНТУ, 2010. – 171 с.
105. Григорів О.О. Теоретичні засади запровадження контролінгу/ О.О. Григорів // [Електроний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_gum/aprer/2009_5_2/33.pdf. – Назва з екрана. – доступно на 25.09.2015.
106. Григорук П.М. Методи побудови інтегрального показника / П.М. Григорук, І.С. Ткаченко // Бізнес-Інформ. – 2012. – №4(411). – С. 34-38
107. Грузнов И.И. Эффективные организационно-экономические механизмы управления (Теория и практика) / И. И. Грузнов. – Одесса: Полиграф, 2009. – 528 с.

108. Гудкова В.П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: монографія / В.П. Гудкова; Держ. екон.-технол. ун-т трансп. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 290 с.
109. Гудкова В. П. Пріоритети соціально-економічного збалансування суспільно-транспортних інтересів / В.П. Гудкова // Бізнес Інформ. – 2013. – № 4. – С. 216-220. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/binf_2013_4_42.
110. Гульчак О.Д. Підвищення ефективності міських пасажирських перевезень на основі удосконалення організації руху автобусів: Автореф. дис...канд. техн. наук: 05.22.01/ О.Д. Гульчак; Нац. транспорт. ун-т. – К., 2005. – 19 с.
111. Гусева І. Менеджмент і контролінг в системі управління підприємством / І. Гусева // Теорії і практики управління. – 2009. - №3. – С. 88-91.
112. Гутаревич Ю.Ф., Зеркалов Д.В., Говорун А.Г., Корпач А.О. Екологія та автомобільний транспорт / Навчальний посібник 2-ге вид., перероблене та доповнене. – К.: Арістей, 2008. – 296 с.
113. Гутаревич Ю.Ф., Матейчик В.П., Корпач А.О. Шляхи підвищення екологічної безпеки дорожніх транспортних засобів / Вісник східноукраїнського НУ ім. Володимира Даля. – Луганськ, 2004 № 7(77), ч 1. – С. 11-15.
114. Давидюк Т.В. Еволюція поняття «людський капітал» Міжнародний збірник наукових праць. Випуск 3(12). – Режим доступу: <http://pbo.ztu.edu.ua/article/viewFile/68127/64003>
115. Державна служба статистики України. Офіційний сайт. Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
116. Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності загальнодержавного рівня на 2012-2016 роки [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету міністрів України від 12.03.2012 р. № 294. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/294-2012-%D0%BF>.

117. Деякі питання визначення середньострокових пріоритетних напрямів інноваційної діяльності галузевого рівня на 2012-2016 роки [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету міністрів України від 17.05.2012 р. № 397. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/397-2012-%D0%BF>.
118. Діяльність підприємств сфери послуг: Статистичний бюлетень. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
119. Дорофєєва Ю.С. Активізація соціальних чинників інноваційного розвитку України: автореферат дис. на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – Економіка та управління національним господарством / Ю.С. Дорофєєва. – Донецьк, 2012. – 24с.
120. Дрьомін М.С. Маркетинг у сфері транспортних послуг (на прикладі підприємств залізничного транспорту): автореф. дис.... канд.екон. наук: 08.06.01 / Дрьомін Михайло Сергійович; Київський нац. екон. університет ім. В. Гетьмана. – Київ, 2006. – 18 с.
121. Економіка України за 2016 рік.– Режим доступу: <https://ukurier.gov.ua/uk/articles/ekonomika-ukrayini-za-2016-rik/>.
122. Економічна політика [Навч. посіб.] / О.О. Беляєв (кер. кол. авт.), А.С. Бебело, М.І. Дибя та ін. // К.: КНЕУ, 2004. – 287 с.
123. Ільченко Д. А. Концептуальні підходи до оцінювання соціально-економічної ефективності пасажирського автомобільного транспортного комплексу: [Електронний ресурс] / Д.А. Ільченко // Економіка : реалії часу. – 2016. – № 3 (25). – С. 197–209. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2016/No3/197.pdf>
124. Ільченко Д. А. Механізм державного регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу / Д.А. Ільченко // Вісник Одеського національного університету. – Серія: Економіка. – 2017. – Том 22. Вип. 3(56). – С. 48-53.

125. Ільченко Д. А. Стратегічне планування в системі пасажирського автомобільного транспортного комплексу /Д.А. Ільченко // Економіка. Фінанси. Право. – 2017. – № 3/2. – С. 15-20.
126. Ільченко О.А. Мовностилістичні модифікації преси ХХІ ст. : природа й наслідки / О.А. Ільченко // Збірник наукових праць Харківського національного педагогічного університету імені Г. С. Сковороди «Лінгвістичні дослідження» : [зб. наук. пр.] – Харків, 2011. – Вип. 31. – С. 157–161.
127. Інноваційний тип розвитку [Електронний ресурс] // Вільна енциклопедія «Вікіпедія». – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/>. – Заголовок з екрану.
128. Історія сучасного світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrhistory.com.ua/pidruchnyky/istoriya_suchasnogo_svitu/index.html
129. Кендрик Дж. Экономический рост и формирование капитала / Дж. Кендрик // Вопросы экономики. – 1976. – № 11. – С. 54–56
130. Кенэ Ф. О торговле. Первый диалог [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.esperanto.mv.ru>
131. Кислий В. М. Актуальність формування нової парадигми економіки транспорту // Економічний вісник університету ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди». – Вип.. 28/1, – 2016. – С. 49 – 54.
132. Кібік О.М. Проблеми соціально-економічного розвитку транспортних підприємств України [Електронний ресурс] / О.М. Кібік, Ю.В. Наконечний // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Вип. 67. – С. 295-300. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/apdp_2012_67_45.pdf, ст. 299
133. Колесникова Н. Економічні засади удосконалення обслуговування пасажирів підприємствами залізничного транспорту [Електронний ресурс] / Н. Колесникова, О. Кендюхов, В. Мазур // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.:

- Економіка і управління. – 2015. – Вип. 32. – С. 74-82. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2015_32_9.
134. Коновалова И. В. Научно-теоретические аспекты программно-целевого подхода в государственном управлении. – Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2009-2/doc/2/18.pdf>
135. Контролінг для менеджерів. Навч. посіб. / І. А. Маркіна, О. М. Таран-Лала, М. В. Гунченко. – К. : Центр учбової літератури, 2013. – 304 с.
136. Копитко В.І. Маркетинго-логістичний підхід в організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті. / В.І. Копитко // Логістика [Текст] : [зб. наук. пр.] / відп. ред. Є. В. Крикавський. – Львів: Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, 2009. – 348 с. : іл. – (Вісник / Національний університет “Львівська політехніка”; № 649). – С. 76-80.
137. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент / Ф. Котлер, К.Л. Келлер. – 12-е вид. – СПб. : Пітер, 2007. – 816 с.
138. Котлубай О.М. Розвиток економічних взаємовідносин в світовому транспортному комплексі: монографія / О.М. Котлубай, О.А. Липинська, С.В. Ільченко, І.В. Познанська, С.І. Дебель, Д.Ю. Ярмолович; ред.: О.М. Котлубай; НАН України, Ін-т проблем ринку
139. Криворучко О.М. Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: теорія, методика, практика: Монографія. – Харків: ХНАДУ, 2006. – 404 с.
140. Кудрицька Н. В. Аналіз основних напрямів розвитку теоретичних та методологічних підходів до регулювання інвестиційної діяльності на транспорті / Н. В. Кудрицька // Залізн. трансп. України. – 2007. – № 6. – С. 75–78.
141. Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – К. : [НТУ], 2010. – С.9-10.

142. Кузнецов Э.А. Историко-экономическая эвристика (теоретико-методологические проблемы): [Монография] / Э.А. Кузнецов, Н.А. Уперенко; Под ред. Н.А. Уперенко. – 2-е изд., доп. – О.: Наука и техника, 2011. – 120 с.
143. Кузнецов Э. А. Конкурентоспособная система менеджмента: идентификация научных трактовок и практических подходов / Э.А. Кузнецов // Актуальные проблемы экономики и менеджмента: теория, инновации и современная практика: [Монография]; 2-я книга; под ред. Э.А. Кузнецов. – Херсон: Гринь Д.С., 2014. – 500 с. – С. 176-203
144. Кузнецов Э.А. Некоторые методологические и междисциплинарные проблемы формирования конкурентоспособной системы менеджмента / Э.А. Кузнецов // Историк-экономист С.Я. Боровой и проблемы современной истории экономики: к 110-летию со дня рождения С.Я. Борового: [моногр.] / под ред. М.И. Зверякова, Н.А. Уперенко. – Одесса: Бахва, 2013. – 276 с.
145. Кузьмін О.Є. Конкурентоспроможність: проблеми науки і практики [монографія] / О.Є. Кузьмін, М.І. Долішній, І.П. Булеев, В.Г. Шинкаренко та ін. // Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, Харківський національний економічний університет – Х.: ВД «ІНЖЕК», 2006. – 248 с.
146. Кусик Н.Л. Специфика, природа и сущность услуг в исследовании непроизводственной сферы социально-экономической системы [Текст] / Н.Л. Кусик // Вестник Харьковского национального университета им. В.Н. Каразина. Экономическая серия. - № 802. – Харьков: ХНУ им. В.Н. Каразина, 2008. – С. 19-23.
147. Кусик Н.Л. Обоснование выделения кластеров в непроизводственном подсекторе сферы социального воспроизводства [Текст] / Н.Л. Кусик // Вісник Хмельницького національного університету. Науковий журнал. Т. 3

- «Економічні науки». – 2010. – № 6. – Хмельницький: ХНУ, 2010. – С. 35-38.
148. Лень В.С., Гнедіна К.В. Оцінка соціальної та екологічної ефективності функціонування міського пасажирського транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Users/EVGEN/Downloads/ocinka-socialnoi-ta-ekologichnoi-efektivnosti-funkcionuvannja-miskogo-pasazhirskogo-transportu.pdf.
149. Липинська О.А. Інституційна складова використання транспортного потенціалу України [Електронний ресурс] / О.А. Липинська, С.М. Боняр. // Ефективна економіка. – 2010. – №8. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/efek_2010_8_21.pdf.
150. Ложачевська О.М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону [Текст] / О.М. Ложачевська; Національний авіаційний ун-т. – К.: НАУ, 2002. – 248 с.
151. Макаренко М., Слободян О. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 1. – Режим доступу: <http://detut.edu.ua/node/367>
152. Маркс К., Енгельс Ф. Твори / К. Маркс, Ф. Енгельс. – 2-ге вид. – М. – Т. 23. – С. 189-190
153. Масленніков Є.І. Забезпечення системи управління фінансовою стійкістю промислового підприємства: теорія і методологія: дисерт. на здобуття наук. ступеня докт. екон. наук: спец. 08.00.04 / Є.І. Масленніков. – Київ, 2015. – 443 с.
154. Масленніков Є.І. Забезпечення системи управління фінансовою стійкістю промислового підприємства: теорія і методологія : автореф. дис. ...д-ра екон. наук: 08.00.04 / Євген Іванович Масленніков ; ПВНЗ "Європейський ун-т". - К., 2015. – 41 с.
155. Масленніков Є.І. Аналітичне забезпечення використання сегментної системи в управлінні промисловим підприємством: [Електронний ресурс] / Є.І. Масленніков, Ю.М. Сафонов //

- Ефективна економіка: наук. журн. – 2015. – № 2. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3929>.
156. Масленніков Є.І. Концептуальна модель контролінгу в системі управління фінансовою стійкістю промислового підприємства / Є.І. Масленніков // Економіка. Фінанси. Право. – 2014. – № 11/1. – С. 42–45.
157. Масленніков Є.І. Методи прийняття управлінських рішень: [навч.-метод. посібн. для студентів вищих навч. закл.] / Ю.М. Сафонов, Н.В. Шандова, Є.І. Масленніков. – 2-е вид., доп. і перероб. – Одеса: Прес-кур'єр, 2015 – 172 с.
158. Масленніков Є.І. Методологічні та практичні засади дослідження системи управління фінансовою стійкістю промислового підприємства [моногр.] / Є.І. Масленніков. – Одеса : Прес-кур'єр, 2015. – 316 с.
159. Масленніков Є.І. Управління потенціалом підприємства: [підручник] / Ю.М. Сафонов, Є.І. Масленніков. – 2-е вид., доп. і перероб. – Одеса: Прес-кур'єр, 2015 – 244 с.
160. Матвеєва А. Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти / А. Матвеєва // Вісник Академії правових наук України: зб. на- ук. пр. / редкол.: В. Я. Тацій та ін. – Х.: Право, 2011. – № 1 (64). – С. 135-143.
161. Матійко С.А. Структурно-функціональний аналіз методів державного регулювання транспортної системи. Електронне наукове фахове видання «Державне управління: удосконалення та розвиток» № 8, 2010. – Режим доступу:<http://www.dy.nauka.com.ua/>
162. Менеджмент на транспорті: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений / Н.Н. Громов, В.А. Персианов, Н.С. Усков и др.; Под общ. ред. Н.Н. Громова, В.А. Персианова. – М.: Издательский центр «Аркадия», 2003. – 528 с.
163. Менеджмент. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/management/13806/>
164. Минцберг, Г. Школы стратегий / Г. Минцберг, Б. Альстрэнд, Дж. Лэмпел. - СПб: Издательство Питер , 2000. - С.16- 20.

165. Мізюк Б.М. Системне управління : монографія / Б.М. Мізюк. – Львів: Коопосвіта ЛКА, 2004. – 363 с.
166. Мізюк Б.М. Системні основи теорії та інструментарій менеджменту підприємства : монографія / Б.М.Мізюк. – Львів: Коопосвіта, 2000. – 417 с.
167. Мізюк Б.М. Стратегічний менеджмент: навчальний посібник / Б. М. Мізюк, І. І. Тучковська, І. В. Артищук. – Львів : Вид-во «Магнолія 2006», 2013. – 376 с.
168. Напрями вдосконалення державного регулювання транспортної системи в регіоні / А. В.Павлюк // Теорія та практика державного управління. - 2013. Режим доступу: <http://kbuara.kharkov.ua/e-book/tpdu/2013-2/doc/2/11.pdf>
169. Напрямки державної політики щодо екологізації національної економіки (Аналітична записка). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/807>.
170. Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua>.
171. Новікова А.М. Методичні підходи до оцінки розподілу обсягів перевезення пасажирів між видами транспорту [Електронний ресурс] / А.М. Новікова // Автошляховик України. – 2014. – № 5. – С. 2-7. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2014_5_2.
172. Офффе К. Демократические институты и моральные ресурсы / К. Офффе // Современная политическая теория. – М., 2001. – 226 с.
173. Павлюк А.В. Ідентифікація методів державного регулювання ринку послуг автомобільного транспорту в регіоні / А. В. Павлюк // Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія : Державне управління. - 2015. - № 4. - С. 78-86. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu_2015_4_14.
174. Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції / О. Б. Пікулик О. Б. // Науковий . вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. –

2008. – № 7. – С. 284-291.
175. Побережець О.В. Теоретико-методологічні та практичні засади дослідження системи управління результатами діяльності промислового підприємства : [моногр.] / О. В. Побережець. – Херсон : Видавництво : Грінь Д.С., 2016. – 500 с.
176. Пол Самуельсон, Вільям Нордхаус. Экономика – М.: «Вільямс», 2014. – 1360 с.
177. Политическая экономия [Текст]: учебник для вузов / Медведев В.А., Абалкин Л.И., Ожерельев О.И. и др. – М.: Политиздат, 1990. – 735 с.
178. Положення про управління транспортно-комунікаційної інфраструктури Одеської обласної державної адміністрації. Електронний ресурс. –Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/wp-content/uploads/2017/03/polozhennya-nov.pdf>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
179. Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов [Текст] / М. Портер; пер. с англ. И. Минервин. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2005. – 454 с.
180. Портер, М. Е. Конкуренция / М .Е. Портер. – М . : Вильямс, 2001. – 495 с.
181. Прейгер Д. Щодо реалізації та розвитку транзитного потенціалу України: аналітична записка [Електронний ресурс] / Д. Прейгер, О. Собкевич, О. Ємельянова. – 2011. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/818/>.
182. Програма розвитку міського пасажирського автотранспорту на 2011-2013 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.meria.sumy.ua/index.php?docid=14865>.
183. Редзюк А.М. Дослідження перспектив розвитку окремих видів транспорту та дорожнього господарства на середньостроковий період до 2015 року / А.М. Редзюк, А.М. Новікова, О.В. Новікова, П.М. Черенько, Т.М. Яценко // Автошляховик України. – 2012. – № 2. – С. 2-8. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2012_2_3.

184. Рейтинг якості доріг: Україна на 137 місці зі 144.– Режим доступу: <https://prozoro.info/2017/06/07/rejting-yakosti-dorig-ukrayina-na-137-mistsi-zi-144>.
185. Руделіус В. Маркетинг / В. Руделіус. – К. : Консорціум із удосконалення менеджмент- освіти в Україні, 2005. – 422 с.
186. Садловська І. Потенціал транспортного підприємства та його структуризація / І. Садловська // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер.: Економіка і управління. – 2015. – Вип. 33. – С. 345-351. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2015_33_41.
187. Сайт Міністерства інфраструктури України. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua>. – Назва з екрана. – доступно на 25.01.2017.
188. Самуельсон П. Економіка / П. Самуельсон.– М., 1993. Т. 2. – 375 с.
189. Сафонов Ю.М. Стратегічний менеджмент в системі транспортної галузі/ Ю.М. Сафонов, Є.І. Масленников, А.А. Кашубський // Економічний вісник університету – ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Г. Сковороди. – 2017. – № 28/1. – С. 67-77.
190. Сафонов Ю.М. Інжиніринг інструментів державного регулювання господарських процесів / Ю.М.Сафонов // Вчені записки університету “КРОК” / Ун-т економіки та права “КРОК”.– К.:, 2011. – Вип. 26, Т. 2. Конкурентоспроможність економіки та управління інноваційними процесами (глобальний, національний та регіональні рівні). – С. 110 - 114.
191. Сафонов Ю.М. Класифікація ризиків у державному регулюванні пасажирського автомобільного транспортного комплексу / Ю.М.Сафонов, Н.І. Ленська // Причорноморські економічні студії. – 2017. – Вип. 14. – С. 47-53.
192. Сафонов Ю.М. Теоретичні аспекти діагностичного аналізу діяльності суб’єктів транспортного комплексу національної економіки / Ю.М.Сафонов, А.В. Жебричук // Вісник Одеського

- національного університету. – Серія: Економіка. – 2017. – Том 22. Випуск 2(55). – С. 74-78.
193. Сич Є. М., Кислий В. М. Економіка транспортної швидкості. – Монографія-есе. – К.: «Видавництво «Логос», 2014. – 412 с.
194. Сич Є. М., Кислий В. М. Закони економіки транспорту. – Монографія. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
195. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційна взаємодія підприємств транспорту і туризму: монографія / Є.М. Сич, О.М. Парубець, Д.О. Сугоняко; Нац. авіац. ун-т, Черніг. держ. ін-т економіки і упр. – Київ: Кондор, 2013. – 219 с.
196. Сич Є.М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку: Моногр. / Є.М. Сич, В.П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
197. Сич Є.М. Особливості формування економічного потенціалу транспортних підприємств / Є.М. Сич, Н.В. Іванова // Екон.-мат. моделювання соц.-екон. систем: Зб. наук. пр. – 2003. – Вип. 6. – С. 96-104.
198. Слободяник Ю.Б. Розробка балансу інтересів в системі «держава – автотранспортне підприємство – споживачі послуг» [Текст] / Ю.Б. Слободяник // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. наук. праць. – Т. 10. – Суми: ВВП «Мрія-1» ЛТД, УАБС. – 2004. – с. 216-222.
199. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А.Смит. – М.: Эксмо, 2007. – 960 с.
200. Собкевич О.В. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортно-дорожнього комплексу України / О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Ємельянова // – К.: НІСД, 2014. – 60 с.
201. Статистична інформація Державної служби статистики «Основні показники соціально-економічного розвитку України» за 2002-2016 рр. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2016/mp/op/op_u/

202. Статистичні дані по галузі автомобільного транспорту.– Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-po-galuzi-avtomobilnogo-transportu.html>.
203. Технічна енциклопедія. – Режим доступу: E-Tech<http://e-tech.pp.ua/20006531-programno-cloviy-metod.html>
204. Телетов О.С. Маркетингові дослідження міського пасажирського транспорту / О.С. Телетов, Є.І. Нагорний // Механізм регулювання економіки. – 2007. – №1. – С.126-132.
205. Телетов О.С. Теорія і практика управління в системах функціонування міського пасажирського транспорту / О.С. Телетов, Я.О. Маленко // Механізм регулювання економіки. – 2009. – №2. – С. 254-261.
206. Тлумачний словник економіста. [Електронний ресурс]. Режим доступу: subject.com.ua/economic/dict1/791.html.
207. Томпсон А. Стратегический менеджмент. Искусство разработки и реализации стратегии : учебник для вузов / А. Томпсон, А. Стриклен ; пер. с англ. под ред. Л. Г. Зайцева, М. И. Соколовой. – М. : Банки и биржи ; ЮНИТИ, 1998. – 350 с.
208. Топливо, бывшее в употреблении в Европе [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.gazeta.ru/auto/2008/02/21_a_2644876.shtml.
209. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик та ін.; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К.: Аналіт.-дорадч. центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
210. Транспортна послуга як об'єкт аналізу та управління / Н. Т. Гринів, Г.В. Подвальна // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Проблеми економіки та управління. – 2015. – № 815. – С. 27-35. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPP_2015_815_7
211. Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://elc-ua.com/ru/news/60>.
212. Філіппова С.В. Аналітичні інструменти системи економічної

- безпеки суб'єктів господарювання: монографія / С.В. Філіппова, С.А. Нізяєва – Донецьк: Вид-во «Ноулідж» (донецьке відділення), 2012. – 179 с.
213. Хансен Э. Послевоенная экономика США. – М.: Прогресс, 1966. – 147 с.
214. Харрод Р. Теория экономической динамики. – М.: ЦЭМИ, 2008. – 210 с.
215. Форум про громадський транспорт та транспортні системи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://marshrutky.com.ua/forum/>.
216. Шинкаренко В.Г. Сучасне розуміння потенціалу підприємства / В.Г. Шинкаренко, О.М. Криворучко, І.С. Пипенко // Економіка транспортного комплексу. – 2011. – Вип. 18. – С. 47-58.
217. Экономический словарь [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mirslovarei.com/content_eco/jekonomicheskaja-jeffektivnost-54603.html.
218. Chaffe, F. (1985), “Three models of strategy”, *Academy of management Review*, vol. 10, №1, pp. 12-14
219. Kyslyi V. Balance of the key sectoral parameters as a methodological factor in transport tariffs formation // *Актуальні проблеми економіки*. – № 1 (175), – 2014. – С. 370 - 378
220. Kyslyi V. The abstract-proportional average transport speed of delivery as the factor analysis object for the volumes of branch production // *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Збірник наукових праць: Випуск 40*. – К.: НАУ, 2015. – С. 24 - 31.
221. *World Economic Outlook*, IMF Oct. 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/pdf/text>.
222. *The Global Innovation Index 2014: The Human Factor in Innovation* // *World Intellectual Property Organization* [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

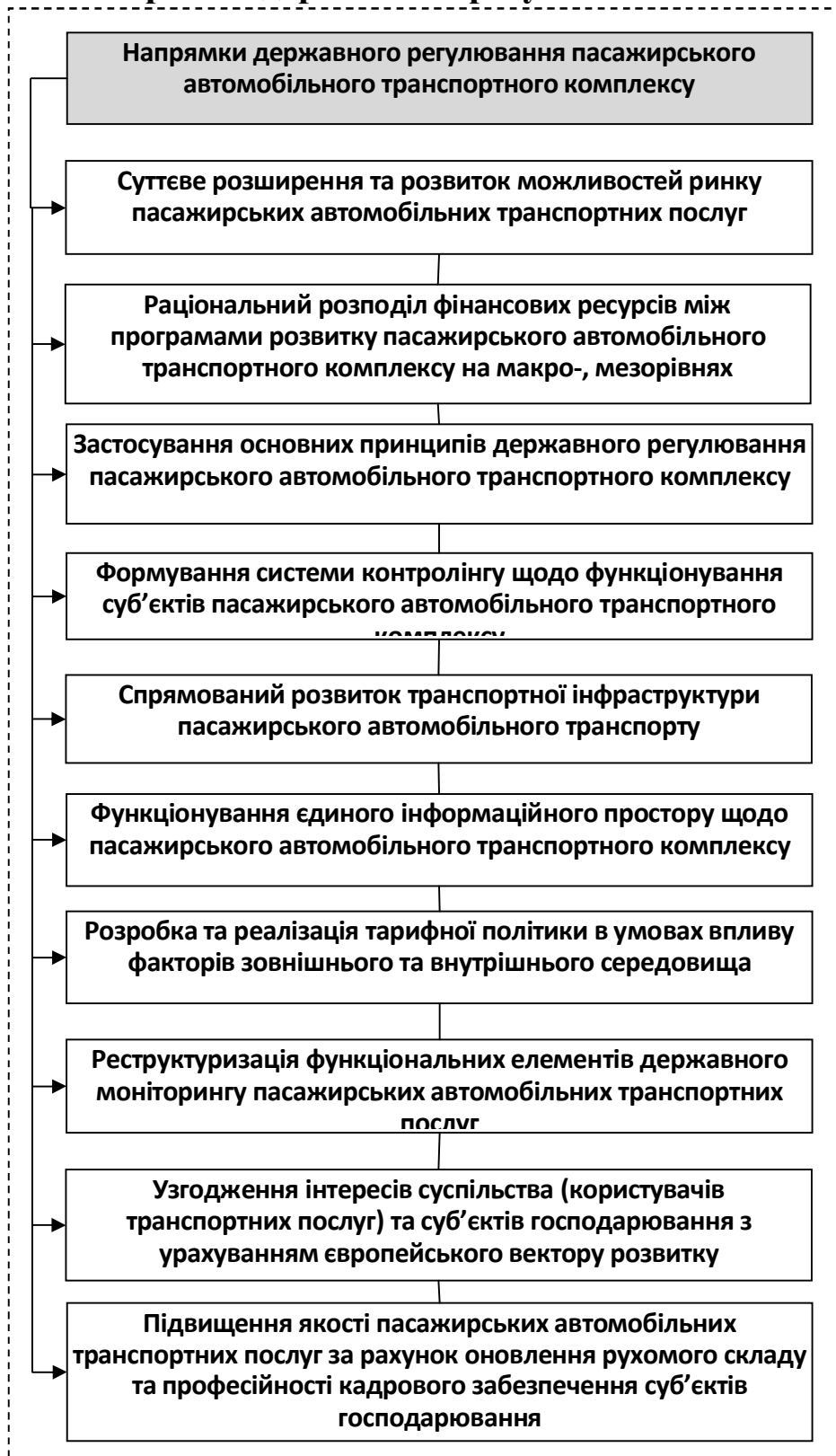
- http://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/economics/gii/gii_2014.pdf
242.
223. The Global Competitiveness Report 2014-2015. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness>.
224. Steven R. Mann «Chaos theory and strategic thought» (1992) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dtic.mil>.
225. Harrod R.F. Doctrines of Imperfect Competition// Quarterly Journal of Economics 48 (May 1934), pp. 442-470.
226. Porter M.E. How competitive forces shape strategy // Harvard Business Review.– 1979. – Pp. 137-145.
227. Paul R. Murphy Green logistics: Comparative views of environmental progressives, moderates, and conservatives / Paul R. Murphy, Richard F. Braunschweig, D. Charles // Journal of Business Logistics, 1996 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://findarticles.com/p/articles/mi_qa3705/is_199601/ai_n8748499.
228. Management. Michael H. Mescon, Michael Albert, Franklin Khedouri Harper & Row, 1988 – Pp. 777.
229. Macy M.W. From factors to actors: Computational sociology and agent-based modeling [Text] / M.W.Macy, R.Willer // Annual Review of Sociology, 2002 – 143 – 166p.
230. Li Janbo. The Forms of Ecological Logistics and Its Relationship Under the Globalization / Li Janbo, Liu Songxian // Ecological Economy. – 2008. – № 4. – P. 290-298.

Додатки

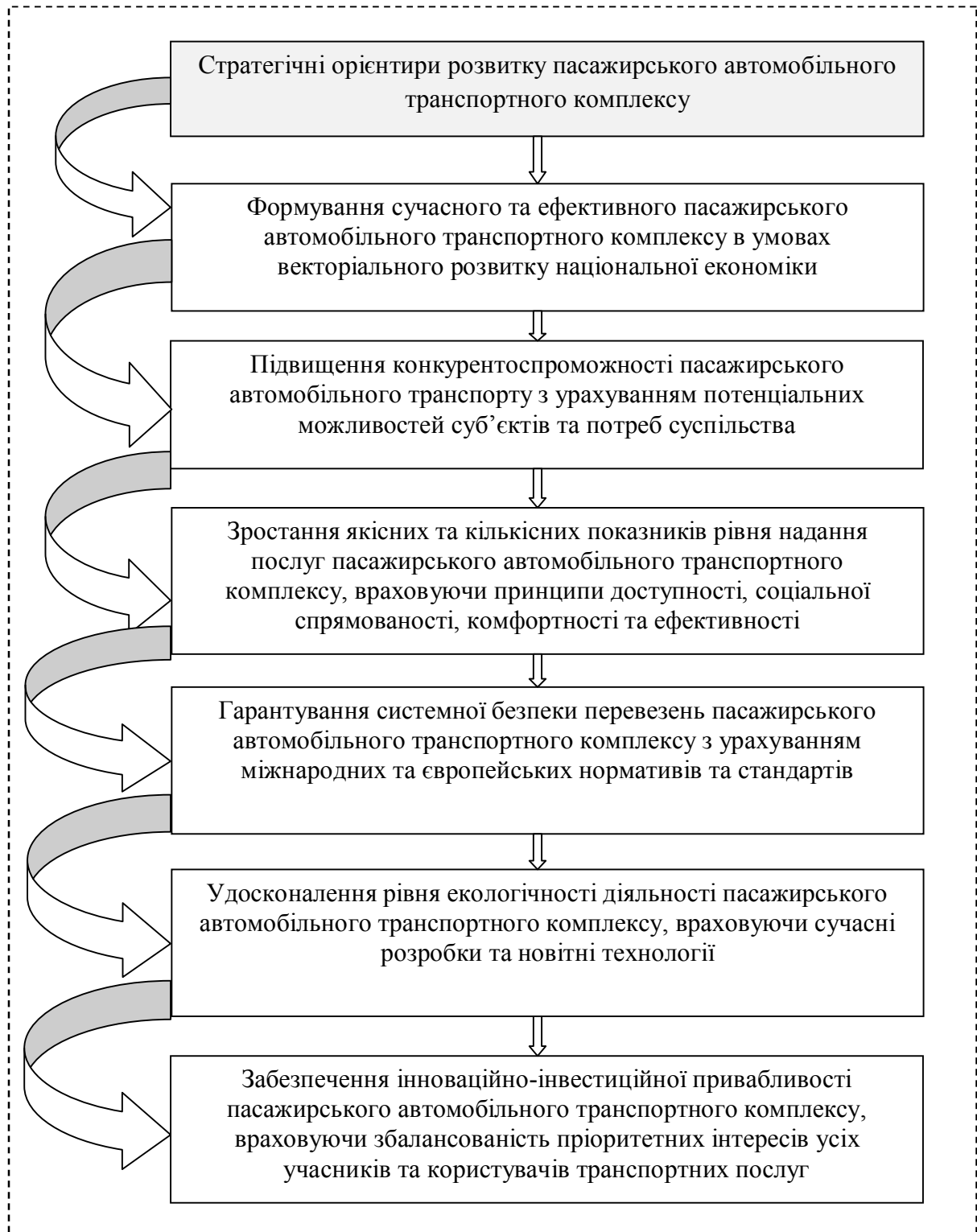
Схема державного регулювання ПАТК



Напрямки державного регулювання ПАТК



Стратегічні орієнтири розвитку пасажирського автомобільного транспортного комплексу



Д. А. Ільченко

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ І.І. МЕЧНИКОВА

Д. А. Ільченко

**ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ
ДОСЛІДЖЕННЯ СИСТЕМИ
ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ
ПАСАЖИРСЬКОГО
АВТОМОБІЛЬНОГО
ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ**

Монографія

Підписано до друку 31.03.2017
Формат 60x84/16. Папір Офс.
Ум. арк. 11,06 . Наклад 300 примірників.

Видання та друк: ФОП Грінь Д.С.,
73033, м. Херсон, а/с 15
e-mail: dimg@meta.ua
Свід. ДК № 4094 від 17.06.2011